Real Decreto 1006/2026, de 18 de noviembre, sobre el uso de los sistemas de limpieza de gases de escape de buques.

Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible
«BOE» núm. 289, de 20 de noviembre de 2026
Referencia: BOE-A-2026-24302

ÍNDICE

Preámbulo . . . 2

Artículos . . . 6

Artículo 1. Objeto. . . . 6

Artículo 2. Ámbito de aplicación. . . . 6

Artículo 3. Descarga de aguas de los sistemas de limpieza de gases de escape. . . . 6

Artículo 4. Excepciones. . . . 6

Artículo 5. Comunicación previa a la entrada a puerto. . . . 7

Artículo 6. Control del cumplimiento. . . . 7

Artículo 7. Régimen sancionador. . . . 7

Disposiciones derogatorias . . . 7

Disposición derogatoria única. Derogación normativa. . . . 7

Disposiciones finales . . . 7

Disposición final primera. Título competencial. . . . 7

Disposición final segunda. Habilitación normativa. . . . 7

Disposición final tercera. Entrada en vigor. . . . 8

TEXTO CONSOLIDADO
Última modificación: sin modificaciones

I

La limitación del contenido de azufre en el combustible utilizado por los buques ha sido acordada tanto por la Organización Marítima Internacional (OMI) como por la Unión Europea, con el objetivo de reducir las emisiones de óxidos de azufre (SOx) y de materia particulada, perjudiciales para la salud humana y el medio ambiente.

En el marco del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por sus protocolos de 1978 y 1997 (en adelante, Convenio MARPOL), la OMI introdujo el anexo VI («Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques»), que establece límites al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo. Mediante sucesivas enmiendas culminadas en 2020, se prohibió la utilización a bordo de combustibles marinos con un contenido de azufre superior al 0,50 % en masa, reduciéndose dicho límite al 0,10 % en las Zonas Especiales de Control de Emisiones de SOx.

En el ámbito de la Unión Europea, esta materia se regula actualmente por la Directiva (UE) 2016/802 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, relativa a la reducción del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos (versión codificada), transpuesta al ordenamiento jurídico nacional mediante el Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, por el que se fijan las especificaciones de gasolinas, gasóleos, fuelóleos y gases licuados del petróleo, se regula el uso de determinados biocarburantes y el contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo.

De conformidad con dicho real decreto, el contenido en azufre de los combustibles para uso marítimo queda limitado al 0,10 % en masa durante el atraque o fondeo en los puertos nacionales.

II

La regla 4 del anexo VI del Convenio MARPOL permite la utilización de métodos equivalentes de cumplimiento que sean, al menos, tan eficaces en la reducción de emisiones como el uso de combustibles con el contenido de azufre prescrito. En el mismo sentido, el párrafo h) de la disposición adicional tercera del Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, contempla la posibilidad de emplear accesorios, materiales, dispositivos o procedimientos alternativos que permitan alcanzar un nivel de reducción equivalente.

Entre dichos métodos se encuentran los sistemas de limpieza de gases de escape (SLGE), conocidos también como *scrubbers*, que permiten utilizar combustibles con un contenido de azufre superior a los límites establecidos, siempre que se garantice una reducción equivalente de las emisiones de SOx.

Estos sistemas pueden operar en modo abierto, en modo cerrado o en modo mixto o híbrido, generando, en función de su configuración, descargas al mar de agua de lavado o de purga.

Las «Directrices de 2021 sobre los sistemas de limpieza de los gases de escape» de la OMI –Resolución MEPC.340(77)– regulan los requisitos técnicos y operacionales de estos sistemas. Asimismo, las «Directrices de 2022 para la evaluación del riesgo y de las repercusiones del agua de descarga procedente de los sistemas de limpieza de los gases de escape» de la OMI –Circular MEPC.1/Circ.899– reconocen expresamente que los Estados pueden establecer restricciones o prohibiciones a la descarga de estas aguas cuando existan riesgos para el medio marino, incluso si los sistemas cumplen formalmente el Convenio MARPOL.

III

La regulación internacional de los SLGE fue concebida en un contexto en el que el uso de esa tecnología era limitado. Sin embargo, en los últimos años se ha producido una expansión significativa de su instalación y utilización, especialmente de sistemas que operan

en modo abierto, con descarga continua de agua de lavado al mar, mientras que los residuos sólidos de los que operan en ciclo cerrado deben ser entregados a instalaciones portuarias receptoras, conforme a lo establecido en el anexo VI del Convenio MARPOL y en el Real Decreto 128/2022, de 15 de febrero, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos de buques.

Diversos documentos presentados en el seno de la OMI han puesto de manifiesto que el agua de descarga de los SLGE puede contener contaminantes orgánicos y metales pesados, así como presentar un carácter ácido, lo que puede generar efectos acumulativos en masas de agua con limitada capacidad de renovación, especialmente en aguas interiores y zonas portuarias.

En coherencia con esta evolución, las «Directrices de 2021», adoptadas por la Resolución MEPC.340(77), prevén la recopilación y evaluación de datos adicionales sobre las características del agua de descarga, y las «Directrices de 2022», aprobadas por la Circular MEPC.1/Circ.899, reconocen la posibilidad de adoptar medidas restrictivas en función de las condiciones ambientales locales.

Como consecuencia de esta creciente preocupación ambiental, numerosos Estados y autoridades portuarias han adoptado restricciones o prohibiciones al uso de SLGE en modo abierto en determinadas zonas. En España, su utilización ha sido limitada por autoridades portuarias y marítimas en diversos puertos, entre ellos Algeciras, Almería, Barcelona, Cartagena, Huelva y Valencia.

IV

En este contexto, la Comisión del Convenio para la Protección del Medio Marino del Atlántico Nordeste (Convenio OSPAR) ha adoptado la Decisión OSPAR 2025/01 sobre la gestión del agua de descarga procedente de los sistemas de limpieza de gases de escape (SLGE) a bordo de buques en aguas interiores y zonas portuarias del área marítima del Atlántico Nordeste (en adelante, área OSPAR).

La Decisión establece, como medida principal, la prohibición de descargar al mar el agua procedente de los SLGE en aguas interiores y zonas portuarias del área OSPAR, con el objetivo prioritario de reducir significativamente la liberación al medio marino de dichas aguas de descarga –con su carga asociada de sustancias peligrosas, especialmente metales e hidrocarburos aromáticos policíclicos–, y de mitigar la acidificación derivada de su uso. La medida se aplica a todos los buques civiles que operen en aguas interiores y zonas portuarias del área OSPAR, con independencia de su pabellón, quedando excluidos, por tanto, únicamente los buques de guerra y los operados con fines gubernamentales no comerciales (buques de Estado).

Si bien la Decisión OSPAR 2025/01 se aplica, en el caso de España, a las aguas interiores y zonas portuarias que forman parte del área OSPAR, se opta por aplicar de forma uniforme esta prohibición en el conjunto de las aguas interiores marítimas y zonas portuarias españolas, con el fin de garantizar una protección ambiental coherente en los espacios marítimos españoles.

El texto prevé que, a más tardar el 1 de julio de 2027, las Partes Contratantes del Convenio OSPAR deberán prohibir la descarga al mar de agua de los SLGE que operen en modo abierto, y a más tardar el 1 de julio de 2029, la descarga al mar en cualquier modo de operación. Se permite, no obstante, que las Partes pospongan su aplicación por un máximo de tres años mediante notificación debidamente justificada a la Secretaría del Convenio OSPAR.

Junto a la Decisión OSPAR 2025/01, la Comisión OSPAR ha adoptado la Recomendación OSPAR 2025/01, que reproduce ese mismo calendario para el mar territorial, así como la Hoja de ruta aprobada mediante el Acuerdo OSPAR 2025-17, dirigida a examinar la posible extensión del ámbito geográfico de la Decisión al mar territorial, incluyendo la valoración de sus repercusiones. Este marco se apoya en el OSPAR *Background Document on the management of discharge water from Exhaust Gas Cleaning Systems onboard ships* (2025).

La Decisión OSPAR 2025/01 se fundamenta en la creciente evidencia científica sobre la toxicidad del agua de descarga de los SLGE –puesta de manifiesto, entre otros, en los documentos presentados por Estados miembros de la Unión Europea en el seno de la OMI,

como el informe de Suecia sobre los costes económicos de los SLGE (PPR 11/INF.20), el informe de Finlandia sobre el proyecto EMERGE (PPR 11/INF.11) y el informe de los Países Bajos sobre la experiencia en inspecciones de buques equipados con estos sistemas (MEPC 79/INF.4)–, que destacan los riesgos asociados a estas descargas para los ecosistemas marinos y los servicios ecosistémicos que proporcionan, así como sus impactos acumulativos.

También se reconoce que más de cuarenta Estados han adoptado restricciones locales sobre las descargas de SLGE, incluidas algunas de las Partes Contratantes del Convenio OSPAR, lo que refuerza la necesidad de armonización regional para ofrecer certidumbre jurídica al sector marítimo y maximizar los efectos ambientales de la medida.

Esta regulación se inscribe, por tanto, en una tendencia internacional creciente hacia la convergencia normativa y la armonización regional en materia de protección del medio marino frente a las descargas procedentes de los SLGE.

V

El artículo 6.1 del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, incluye en el ámbito de la marina mercante, entre otras materias, la prevención de la contaminación procedente de buques, plataformas fijas y otras instalaciones situadas en aguas sobre las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, así como la protección del medio marino.

El presente real decreto tiene por objeto incorporar al ordenamiento jurídico español la Decisión OSPAR 2025/01 sobre la gestión del agua de descarga de los SLGE a bordo de buques, con el fin de prevenir la contaminación del medio marino derivada de la descarga al mar de las aguas resultantes de su funcionamiento. A tal efecto, establece la prohibición de dichas descargas en las aguas interiores marítimas, las zonas de servicio de los puertos y las zonas de fondeo y detención designadas bajo soberanía española.

El real decreto entra en vigor el 1 de julio de 2027, coincidiendo con la fecha máxima prevista en la Decisión OSPAR 2025/01 para la prohibición de las descargas procedentes de sistemas que operen en modo abierto. Desde esa misma fecha, se aplica una prohibición uniforme para todos los modos de operación en los espacios regulados.

En consecuencia, respecto de los sistemas que operen en modo cerrado, no se agota el plazo máximo previsto hasta el 1 de julio de 2029 en la Decisión OSPAR 2025/01. Esta opción evita un período transitorio en el que la prohibición del modo abierto pudiera desplazar la operación al modo cerrado con descargas de purga, y simplifica el control mediante una regla única: no se permiten descargas de aguas procedentes de SLGE en aguas interiores marítimas, zonas portuarias y zonas de fondeo y detención designadas.

Esta medida encuentra también respaldo en el marco normativo nacional relativo a la calidad de las aguas, al tener las descargas de los SLGE una incidencia directa en el estado de las masas de agua. En particular, el texto refundido de la Ley de Aguas, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, en sus artículos 92.c) y 108 bis, establece la obligación de reducir progresivamente y, en su caso, suprimir los vertidos, las emisiones y las pérdidas de sustancias prioritarias y peligrosas prioritarias. Asimismo, el Real Decreto 817/2015, de 11 de septiembre, por el que se establecen los criterios de seguimiento y evaluación del estado de las aguas superficiales y las normas de calidad ambiental, fija objetivos de calidad para las masas de agua portuarias, que se ven comprometidos por la presencia de contaminantes como el benzo-a-pireno y diversos metales pesados, identificados en las descargas procedentes de estos sistemas.

Debe señalarse que los criterios de calidad del agua de descarga recogidos en las «Directrices de 2021», adoptadas por la Resolución MEPC.340(77), son criterios operacionales a nivel de buque, definidos para el entorno inmediato del punto de descarga y no están diseñados para asegurar, por sí solos, el cumplimiento de objetivos de calidad ambiental ni para prevenir efectos acumulativos en masas de agua donde la capacidad de renovación puede ser limitada y los contaminantes pueden acumularse.

En este contexto, y de conformidad con el enfoque previsto en el apartado 7.4 de las Directrices de 2022 aprobadas por la Circular MEPC.1/Circ.899, la medida establece restricciones a la descarga de estas aguas en zonas portuarias y aguas interiores marítimas,

atendiendo a los riesgos ambientales asociados a dichas descargas y a la especial exposición de estos espacios por la presencia, concentración o permanencia de buques.

La medida es coherente, asimismo, con la existencia de restricciones ya adoptadas en determinados puertos españoles y permite sustituir ese régimen disperso por una regla común en los espacios regulados, favoreciendo un marco normativo más claro para los operadores, facilitando las labores de control y verificación por la Administración marítima y contribuyendo de manera directa a la protección del medio ambiente marino.

Asimismo, se establece la obligación de comunicación previa a la entrada en puerto para los buques que dispongan de SLGE, que deberá efectuarse a través de la Ventanilla única marítima nacional, prevista en el Reglamento (UE) 2019/1239 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por el que se crea un entorno europeo de ventanilla única marítima y se deroga la Directiva 2010/65/UE.

VI

Este real decreto respeta los principios de buena regulación previstos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

En particular, responde a los principios de necesidad y eficacia, al perseguir un objetivo de interés general, consistente en proteger el medio ambiente marino frente a la contaminación producida por las descargas al mar procedentes de los SLGE, y al establecer una medida adecuada para alcanzar dicho fin en los espacios regulados. Asimismo, España, como Parte Contratante del Convenio OSPAR, está jurídicamente obligada a aplicar las decisiones adoptadas por su Comisión, de conformidad con lo previsto en su artículo 13.

La norma se ajusta al principio de proporcionalidad, en la medida en que no prohíbe la instalación ni el uso de los SLGE como tecnología, sino únicamente la descarga al mar de las aguas resultantes de su funcionamiento en determinados espacios. Así, la prohibición se circunscribe a las aguas interiores marítimas, las zonas portuarias y las zonas de fondeo y detención designadas situadas en el mar territorial.

También se adecua al principio de eficiencia, al no introducir cargas administrativas innecesarias y al integrar su supervisión en los procedimientos de inspección ya existentes. La obligación de comunicación previa se articula a través de la Ventanilla única marítima nacional, sin crear un trámite autónomo adicional.

El principio de seguridad jurídica queda garantizado mediante una regulación clara del ámbito subjetivo y espacial de aplicación, de la prohibición de descarga y de sus excepciones, así como mediante su coherencia con el marco internacional, europeo y nacional aplicable en materia de prevención de la contaminación procedente de los buques. El rango reglamentario resulta adecuado, al dictarse la norma al amparo de la habilitación recogida en la disposición final segunda del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, sin afectar a normas de rango superior.

En aplicación del principio de transparencia, el proyecto ha sido sometido a los trámites de consulta pública previa y de audiencia e información pública, y las aportaciones recibidas han sido valoradas durante la tramitación.

Asimismo, la tramitación ha incluido la remisión del proyecto a las comunidades autónomas con litoral y a las ciudades de Ceuta y Melilla, así como el informe de los siguientes órganos y departamentos: los Ministerios para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, de Economía, Comercio y Empresa, de Industria y Turismo, y de Política Territorial y Memoria Democrática; el ente público Puertos del Estado; la Entidad Pública Empresarial Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR); y la Secretaría General Técnica del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Además, ha sido objeto de dictamen del Consejo de Estado.

VII

Este real decreto se dicta al amparo del artículo 149.1.20.ª de la Constitución Española, que atribuye al Estado competencia exclusiva en materia de Marina Mercante, cuyo contenido se explicita y concreta a nivel legal por medio del artículo 6.1 del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en cuya letra f) se explicita que la

prevención de la contaminación producida desde buques en las aguas marítimas españolas es propia del ámbito de la Marina Mercante. Asimismo, la disposición final segunda del texto refundido habilita al Gobierno para aprobar las normas reglamentarias que requiera su desarrollo y aplicación.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, por suplencia, el Vicepresidente Primero del Gobierno y Ministro de Economía, Comercio y Empresa, en virtud del Real Decreto 975/2026, de 4 de noviembre, de acuerdo con el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 17 de noviembre de 2026,

DISPONGO:

Artículo 1. *Objeto.*

El presente real decreto tiene por objeto establecer las medidas aplicables a los buques que utilicen sistemas de limpieza de gases de escape, con el fin de prevenir la contaminación del medio marino derivada de la descarga al mar de las aguas resultantes de su funcionamiento.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

Este real decreto se aplica a los buques civiles, con independencia de su pabellón, que dispongan de sistemas de limpieza de gases de escape instalados como método de reducción de emisiones de óxidos de azufre y que se encuentren en los espacios marítimos a que se refiere el artículo 3.

Artículo 3. *Descarga de aguas de los sistemas de limpieza de gases de escape.*

Se prohíbe la descarga al mar de las aguas resultantes del funcionamiento de los sistemas de limpieza de gases de escape, con independencia de su modo de operación, en los siguientes espacios de soberanía española:

a) Las aguas interiores marítimas;
b) las aguas de las zonas de servicio de los puertos, ya sean de titularidad estatal o de una comunidad autónoma; y
c) las zonas de fondeo y detención designadas por resolución de la Administración marítima por razones de seguridad marítima que estén situadas en el mar territorial español.

A los efectos de dar cumplimiento a esta prohibición, los buques deberán cesar las descargas al mar antes de entrar en los espacios mencionados y no podrán reanudarlas hasta haber salido de los mismos.

Artículo 4. *Excepciones.*

1. La prohibición establecida en el artículo 3 no será de aplicación:

a) Cuando la descarga sea necesaria para proteger la seguridad del buque o para salvar vidas en el mar.
b) Cuando la descarga se produzca como consecuencia de un daño sufrido por el buque o sus equipos, siempre que, tras producirse el daño, se hayan tomado todas las precauciones razonables para prevenir o minimizar dicha descarga, y se hayan adoptado las medidas necesarias para su reparación lo antes posible, salvo si la empresa naviera o el capitán del buque han actuado con la intención de causar el daño o con imprudencia temeraria.

2. En los casos a que se refiere el apartado anterior, el capitán del buque notificará de inmediato el hecho a la Capitanía Marítima competente, detallando las circunstancias y las causas que lo hayan motivado, así como las medidas adoptadas para prevenir o minimizar la descarga.

Artículo 5. *Comunicación previa a la entrada a puerto.*

1. Los buques que dispongan de sistemas de limpieza de gases de escape y vayan a hacer escala en un puerto español deberán notificar dicha circunstancia con antelación, por medios electrónicos, en la Ventanilla única marítima nacional. En dicha notificación se deberá indicar el tipo de sistema instalado.

2. La notificación deberá efectuarse con la siguiente antelación mínima:

a) 24 horas antes de la llegada al puerto;

b) en el momento en que abandone el puerto anterior, si la travesía es inferior a 24 horas; o

c) en cuanto la información esté disponible, si el puerto de escala no se conoce o ha cambiado durante la travesía.

Artículo 6. *Control del cumplimiento.*

1. Los buques estarán sometidos a las inspecciones que determine la Dirección General de la Marina Mercante, con objeto de comprobar el cumplimiento de lo dispuesto en este real decreto.

No obstante, los servicios de inspección de las Capitanías Marítimas realizarán las comprobaciones pertinentes siempre que, durante una inspección realizada en el marco de la Decisión de Ejecución (UE) 2015/253 de la Comisión, de 16 de febrero de 2015, por la que se establecen las normas relativas al muestreo y los informes de conformidad con la Directiva 1999/32/CE del Consejo, por lo que respecta al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo, se detecte que el buque dispone de un sistema de limpieza de gases de escape.

2. Las inspecciones se llevarán a cabo de conformidad con los criterios y procedimientos establecidos en el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles, aprobado por el Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, así como en el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles, aprobado por el Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre, en aquellos aspectos que les sean de aplicación.

3. A efectos de comprobar el cumplimiento de las obligaciones relativas al cese y no reanudación de las descargas, las inspecciones podrán incluir, cuando proceda, el examen de los registros de las operaciones de cambio de combustible y de los registros operacionales de los sistemas de limpieza de gases de escape que deban mantenerse a bordo conforme a las directrices aplicables de la Organización Marítima Internacional, sin perjuicio de otros medios de comprobación.

Artículo 7. *Régimen sancionador.*

Los incumplimientos de lo dispuesto en este real decreto se sancionarán conforme al título IV del libro III del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, cuando constituyan una infracción de las previstas en dicho texto refundido.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Se derogan cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en este real decreto.

Disposición final primera. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.20.ª de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de Marina Mercante.

Disposición final segunda. *Habilitación normativa.*

Se habilita al Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, en el ámbito de sus competencias, para dictar las disposiciones necesarias para el desarrollo de este real decreto.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor el día 1 de julio de 2027.

Dado el 18 de noviembre de 2026.

FELIPE R.

El Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible,por suplencia (Real Decreto 975/2026, de 4 de noviembre),el Vicepresidente Primero del Gobierno y Ministro de Economía, Comercio y Empresa,
CARLOS CUERPO CABALLERO

Este documento es de carácter informativo y no tiene valor jurídico.