

ESTRATEGIA DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (OMI) PARA LA REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO (GEI) PROCEDENTES DE LOS BUQUES

# Respuesta al cambio climático

VÍCTOR JIMÉNEZ FERNÁNDEZ

La OMI reafirma su compromiso para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo internacional y tiene por objetivo final eliminarlas por completo.

**E**spaña contribuye activamente en la elaboración de la Estrategia inicial de la OMI sobre la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques.

El Comité de protección del medio marino de la Organización Marítima Internacional (OMI) adoptó, en el transcurso de su 72º período de sesiones celebrado en Londres el pasado 13 de abril, la Estrategia inicial de la OMI sobre la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedente de los buques.

La OMI consigue cumplir, de este modo, con el primer objetivo marcado en su hoja de ruta para elaborar una estrategia detallada sobre la reducción de los GEI procedentes de los buques.

## Hoja de ruta

Desde que en octubre de 2016 se aprobase dicha hoja de ruta, se han sucedido diferentes reuniones donde la estrategia inicial se fue configurando bajo un espíritu de compromiso, y donde todas las delegaciones que participaron de las deliberaciones mostraron su respaldo a los esfuerzos realizados por la OMI para avanzar en tan importante objetivo.

La cuestión de los GEI no es nueva para la OMI. Desde 2003, año en el que la Asamblea de dicho Organismo instó al Comité de protección del medio marino (MEPC en sus siglas en inglés) a determinar y elaborar los me-

canismos necesarios para lograr la limitación o reducción de las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional, la OMI viene contribuyendo a los esfuerzos mundiales por abordar el cambio climático.

Esto la ha llevado a convertirse en el primer organismo internacional en adoptar medidas de eficiencia energética jurídicamente vinculantes para la totalidad del sector. Se ha posibilitado así que más de 2.700 buques se hayan construido bajo las nuevas reglas sobre eficiencia energética establecidas en el marco del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL Convention en sus siglas en inglés), lo que va a permitir que los buques construidos en 2025, sean un 30% más eficientes que los construidos en 2014.

La puesta en marcha el pasado mes de marzo del sistema de recopilación de datos sobre el consumo de fueloil de los buques es otra muestra más de la contribución de la OMI a la reducción de los niveles de GEI del sector marítimo. Este sistema, que incluye prescripciones obligatorias para que los buques registren y notifiquen los datos sobre su consumo de fueloil, permitirá contar con elementos de juicio objetivos a la hora de analizar las políticas que terminen por configurar en el año 2023 una estrategia general para la reducción de emisiones de GEI.

## Cooperación internacional

La potenciación de la cooperación internacional entre

los Estados miembros de la Organización en materia de transferencia tecnológica ha sido otro ámbito donde la OMI ha venido trabajando en los últimos años. Prueba de ello son los desarrollos del proyecto GLOMEEP (Global Maritime Energy Efficiency Partnerships Project), que integra a las asociaciones para la eficiencia energética marítima mundial con el objeto de agilizar la adopción y la implantación de medidas de eficiencia energética para el transporte marítimo, y del proyecto GMN (Global MTCC Network for energy-efficient shipping) de la red mundial de centros de cooperación marítima, que gracias a la financiación de la Unión Europea ha establecido cinco centros regionales de cooperación en tecnología marítima en África, Asia, el Caribe, América Latina y el Pacífico. El objetivo es que estos centros proporcionen ayuda a los países de sus regiones en la elaboración de políticas y medidas nacionales de eficiencia energética marítima, fomenten la adopción de tecnologías y operaciones de bajas emisiones de carbono en el transporte marítimo y establezcan sistemas piloto voluntarios de recolección de datos durante este año y los siguientes.

Como puede apreciarse, la OMI ya venía adoptando medidas, pero las expectativas para que hiciese aún más eran cada vez mayores. La rápida ratificación del Acuerdo de París y su entrada en vigor el 4 de noviembre de 2016 abrió una nueva ventana de oportunidades a la innovación, posibilitando un clima mucho más favorable para que los países estuviesen más dispuestos a hacer frente al cambio climático. Se hacía, por tanto, necesaria la elaboración de un ambicioso plan de trabajo para que la OMI pudiese participar de los esfuerzos de las partes en el ámbito del Acuerdo de París.

## **Principio estratégico: Responder al cambio climático**

Junto a los objetivos fijados en París, coexistían otros indicadores como el objetivo 13 de desarrollo sostenible de la agenda 2030 para adoptar medidas urgentes que combatan el cambio climático o la propia decisión de la Asamblea de la OMI de adoptar, en su trigésimo periodo de sesiones de diciembre de 2017, el principio estratégico de la Organización titulado “Responder al cambio climático”. En este contexto, el sector del transporte marítimo internacional quedaba ubicado en un punto de no retorno, respecto a una apuesta firme y decidida por dotarse de una herramienta ambiciosa que permitiese

reforzar la contribución de la OMI a los esfuerzos mundiales, abordando definitivamente las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional.

Una falta de acción del sector marítimo en una cuestión de extrema sensibilidad como es la lucha contra el cambio climático hubiera generado dudas en cuanto a su papel contribuyente con el comercio mundial y el desarrollo sostenible. Y aunque el sector marítimo internacional presenta sus propias características, el hecho de que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) hubiese ya desarrollado su Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación civil, demostraba que un sector internacional podía actuar en el ámbito de la reducción de emisiones de GEI.

A esta posible incertidumbre, había que sumar también las estimaciones poco favorables que se proporcionan en el Tercer Estudio de la OMI sobre GEI (2014). Si bien, según dicho estudio, el transporte marítimo internacional emitió en 2012 796 millones de toneladas de CO<sub>2</sub>, aproximadamente el 2,2% del total de las emisiones mundiales de CO<sub>2</sub> de ese año, las previsiones de que las emisiones de CO<sub>2</sub> procedentes del transporte marítimo aumentasen de manera considerable en los próximos decenios eran evidentes. En función de los cambios económicos y energéticos futuros, las hipótesis que figuran en el estudio prevén un incremento de las emisiones entre el 50% y el 250% hasta 2050.

No cabían por tanto prórrogas o moratorias, era hora de tomar decisiones y el momento adecuado para responder a cuestiones tales como: ¿qué función debería desempeñar el sector del transporte marítimo internacional con respecto a los objetivos del acuerdo de París?, ¿cuándo debería iniciar la OMI la labor futura para abordar las emisiones de GEI ocasionadas por el transporte marítimo internacional? o ¿qué oportunidades podrían surgir para que el sector del transporte marítimo internacional continuase contribuyendo al comercio mundial, a los servicios de transporte marítimo y al desarrollo sostenible?

La Estrategia inicial de la OMI sobre la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques responde a estas y a otras cuestiones. La Estrategia apunta a una visión encaminada a eliminar gradualmente las emisiones de GEI del transporte marítimo internacional con carácter urgente, incluyendo una referencia específica a un itinerario de reducción de emisiones de dióxido de carbono

coherente con los objetivos de temperatura del Acuerdo de París.

La Estrategia identifica igualmente las medidas que ha de implantar el sector del transporte marítimo internacional para alcanzar niveles de ambición consistentes en una reducción total de las emisiones de gases de efecto invernadero provocados por el transporte marítimo internacional de al menos el 50% en 2050 (comparado con los niveles de 2008), al mismo tiempo que se persigue eliminarlas por completo.

La estrategia inicial de la OMI es un instrumento de carácter político, que representa un punto de partida en la labor de la Organización y que actúa como marco de trabajo para los Estados miembros. Su adopción supone un nuevo ejemplo del reconocido espíritu de cooperación de la OMI, que permite a la Organización otorgar una base sólida para la labor futura en materia de cambio climático, aportando certidumbre a todos los Estados miembros y la industria marítima.

La futura visión para el transporte marítimo internacional, los niveles de ambición para reducir las emisiones de efecto invernadero y una lista de posibles medidas adicionales a corto, medio y largo plazo, junto con sus repercusiones para los Estados, son algunos de los elementos esenciales que conforman la estrategia. A ellos se unen también la identificación de posibles barreras y medidas de apoyo a la investigación y el desarrollo como la creación de capacidad, la cooperación técnica.

## El papel de España

Han sido días de intenso trabajo. Largas jornadas de complejos debates, de interminables negociaciones fuera de la sala de reuniones, donde nuestro país, representado por el Ministerio de Fomento a través de su Representación permanente ante la OMI, ha jugado un papel relevante.

La administración marítima española mantuvo siempre entre los objetivos prioritarios de su política marítima internacional, una apuesta decidida por la contribución activa por parte del sector marítimo internacional para combatir el cambio climático. Con toda seguridad y desde un punto de vista político, la OMI hacía frente al mayor reto de los asumidos en los últimos 20 años, un debate crucial del que España no solo no podía permanecer al margen, sino que debía afrontarlo desde la posición de un país marítimo

que apuesta firme y decididamente por un transporte marítimo seguro y sostenible.

Es por ello que, desde la Dirección General de la Marina Mercante se impulsó activamente la firma de la Declaración Tony de Brum. Durante la Cumbre «One Planet», celebrada el 12 de diciembre de 2017 en París y que reunió a líderes de todo el mundo como seguimiento del Acuerdo de París, España expresó su apoyo y suscribió dicha Declaración.

Se confirmaba así el claro convencimiento existente en el seno de la administración marítima española de que, en el sector del transporte marítimo internacional, al igual que en los demás sectores de la actividad humana, debían adoptarse medidas urgentes, teniendo en cuenta que los objetivos fijados por el Acuerdo de París son esenciales para el futuro del planeta y de la humanidad.

Era el turno ahora de materializar ese convencimiento. A principios de este año, España se unía a un selecto grupo de países que promueven políticas ambiciosas en materia de cambio climático. Alemania, Bélgica, Dinamarca, Finlandia, Francia, Kiribati, Islas Marshall, Islas Salomón, Islas Fiyi, Países Bajos, Nueva Zelanda, Reino Unido y Suecia conforman junto con España lo que ha pasado a denominarse como la “coalición de países por la alta ambición”.

Las políticas ambiciosas de este grupo de países, se vieron reflejadas en los documentos presentados ante la OMI, los cuales fueron objeto de consideración y debate por todos los estados miembros de la OMI en el transcurso de las discusiones que precedieron a la elaboración de la Estrategia. Además, los países europeos integrados en dicho grupo, fueron decisivos a la hora de conformar la posición coordinada de la Unión Europea que debía mantenerse en el seno del Comité de protección del medio marino de la OMI.

El papel de la delegación española en el transcurso del 72º periodo de sesiones del MECP no pasó desapercibido. Contribuyó a equilibrar los posicionamientos y a tender puentes entre las posiciones europeas y la de las islas del Pacífico con América Latina. Desde un primer momento, se constató por parte española que Latinoamérica sería clave en el proceso de elaboración y adopción de la Estrategia de la OMI. España siempre se ha mostrado partidaria de entablar un diálogo abierto con aquellos países latinoamericanos cuyas posiciones

---

eran conciliables en algunos de los aspectos más complicados de abordar.

Se trataba de ampliar el espectro de países con un posicionamiento intermedio respecto de los objetivos y niveles de ambición contemplados en la estrategia, se debía procurar aumentar el número de países ubicados en ese “middle ground”, clave en toda negociación multilateral, y en esa labor resultaron decisivas las conversaciones mantenidas con delegaciones como México, Perú, Chile, Colombia, Ecuador, Costa Rica o Nicaragua.

Se ponía así de manifiesto el papel de España como elemento natural de conexión entre Europa y América Latina y su meritoria y determinante contribución al éxito de la adopción de la Estrategia de la OMI.

## **Conclusión**

Con la adopción de la estrategia inicial, la comunidad marítima internacional ha dado un paso decisivo, pero no definitivo, para marcar el camino por el que debe discurrir su contribución al esfuerzo por mantener el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de los objetivos de temperatura fijados en el Acuerdo de París.

Para llegar a la primavera de 2023, plazo marcado en la hoja de ruta para que la OMI disponga de una estrategia general sobre la reducción de emisiones de GEI, queda todavía un arduo camino por recorrer. El liderazgo de la OMI debe seguir siendo decisivo en la elaboración