

Luchar contra el cambio climático: una orientación estratégica vital para la Organización Marítima Internacional (OMI)

# DESCARBONIZAR

# EL TRANSPORTE



# MARÍTIMO

# INTERNACIONAL

■ *Texto: Víctor Jiménez Fernández (Consejero de Transporte y representante permanente alternativo de España ante la OMI. Representación Permanente de Transportes. Embajada de España en Londres).*

**La respuesta al cambio climático es uno de los mayores desafíos de nuestra era, y la OMI, en su papel de regulador mundial del transporte marítimo internacional, ha aprobado recientemente nuevas normas obligatorias para reducir emisiones de los buques existentes, en consonancia con su Estrategia inicial sobre los gases de efecto invernadero, que tiene por objeto reducir la intensidad de carbono del transporte marítimo internacional en un 40% para 2030, en comparación con 2008.**

## Las emisiones

del transporte marítimo internacional están reguladas por el Anexo VI del Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques (Convenio MARPOL en sus siglas en inglés) y abarcan tanto la contaminación atmosférica como la eficiencia energética y las emisiones de gases de efecto invernadero.

Gracias a este marco normativo, la OMI se convirtió en 2011 en el primer organismo internacional en adoptar medidas obligatorias de eficiencia energética

de gases de efecto invernadero, y que se remonta al año 2003, cuando la Asamblea de dicho Organismo, instó al Comité de protección del medio marino (MEPC en sus siglas en inglés) a determinar y elaborar los mecanismos necesarios para lograr la limitación o reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo internacional.

La rápida ratificación del Acuerdo de París y su entrada en vigor el 4 de noviembre de 2016,

Los objetivos fijados en París junto a 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 diciembre de 2017 el principio estratégico destinado a “responder al cambio climático”, situaron al sector del transporte marítimo internacional 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 de las partes en el ámbito del Acuerdo de París.

Dicha respuesta se materializó en 2018, con la aprobación de una estrategia inicial de la OMI sobre la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de los buques, en la que se establece una visión que confirma el compromiso de la OMI de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo internacional y de eliminarlas gradualmente lo antes posible.

---

## La OMI se convirtió en 2011 en el primer organismo internacional en adoptar medidas obligatorias de eficiencia energética.

---

para todo un sector industrial, que permite que para 2025, los nuevos buques construidos sean un 30% más eficiente desde el punto de vista energético que los construidos en 2014.

Existe por tanto una larga vinculación entre la labor desempeñada por la OMI y las emisiones

supuso un punto de inflexión en la forma de abordar los esfuerzos mundiales para hacer frente al cambio climático. Se abrió una nueva ventana de oportunidades que propició un clima mucho más favorable para que los países estuviesen más dispuestos a hacer frente al cambio climático.

Con las nuevas normas obligatorias para reducir la intensidad de carbono de los buques existentes aprobados por MEPCP el pasado mes de noviembre, la OMI continúa avanzando en la elaboración de las medidas a corto plazo previstas en el calendario establecido en la Estrategia inicial de la OMI sobre los gases de efecto invernadero, contribuyendo así a alcanzar los niveles de ambición establecidos en la propia Estrategia.

Las enmiendas aprobadas introducen dos nuevas medidas: el requisito técnico de reducir la

Transcurso de los debates en el seno del Comité de protección del medio marino de la OMI.



## Objetivos ambiciosos

La estrategia inicial de la OMI sobre la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero establece objetivos ambiciosos para reducir a la mitad las emisiones de gases de efecto invernadero de los buques para 2050, en comparación con 2008, y reducir la intensidad de carbono del transporte marítimo internacional en un 40% para 2030 en comparación con 2008.

La estrategia inicial actúa como marco de trabajo para los Estados Miembros, definiendo la futura visión para el transporte marítimo internacional, los niveles de ambición para reducir las emisiones de efecto invernadero y los principios rectores. También incluye una lista de posibles medidas adicionales a corto, medio y largo plazo, con los plazos posibles y sus repercusiones para los Estados. La estrategia también identifica barreras y medidas de apoyo, como la creación de capacidad, la cooperación técnica y la investigación y desarrollo.



Sede de la OMI durante la celebración del 74º periodo de sesiones del Comité de protección del medio marino.

intensidad de carbono, basado en un nuevo Índice de Eficiencia Energética de Buques Existentes (EEXI en sus siglas en inglés) y los requisitos de reducción de la intensidad de carbono operacio-

de carbono, que tiene por objeto abordar tanto la forma en que el buque se adapta y equipa (medidas técnicas), como la forma en que funciona el buque (medidas operacionales).

en comparación con el nivel de referencia.

Los buques deben cumplir con el índice de eficiencia energética aplicable a los buques existentes (EEXI), que se basa en un factor de reducción exigido expresado como un porcentaje en relación con el nivel de referencia del EEDI.

## Los buques combinarán un enfoque técnico y otro operacional para reducir su intensidad de carbono.

nal, basados en un nuevo indicador de la intensidad de carbono operacional (CII en sus siglas en inglés).

### Enfoques técnico y operacional

Con ello, los buques combinarán un enfoque técnico y otro operacional para reducir su intensidad

El índice de eficiencia energética aplicable a los buques existentes (EEXI) debe calcularse para los buques de arqueo bruto igual o superior a 400, de acuerdo con los diferentes valores establecidos para los diferentes tipos y tamaños de buques, proporcionándose de esta manera la eficiencia energética del buque

Para los buques de arqueo bruto igual o superior a 5.000, se determinará un indicador operacional anual de intensidad de carbono (CII) que proporcionará el factor de reducción anual para garantizar la mejora continua de la intensidad de carbono operacional del buque dentro de un nivel de clasificación concreto.

Al documentar y verificar el indicador operacional anual de



Vista aérea del Puerto Algeciras

intensidad de carbono obtenido respecto del indicado operacional anual e intensidad de carbono prescrito, se dispondrá de una clasificación de la intensidad

inferior. Los buques clasificados como D tres años consecutivos o clasificados como E elaborarán un plan de medidas correctivas para alcanzar el indicador ope-

adoptadas en el próximo periodo de sesiones del Comité de protección del medio marino que se celebrará en junio de 2021, y su entrada en vigor se producirá a los 18 meses siguientes a su adopción.

---

## La OMI evalúa también el impacto de las medidas adoptadas en los países en desarrollo.

---

de carbono operacional de los buques basada en una escala (A, B, C D o E) que indicará un nivel de rendimiento muy superior, superior, moderado, inferior o muy

racional anual de intensidad de carbono prescrito.

**Directrices técnicas:** Se espera que las enmiendas sean

Aún queda por delante una labor considerable hasta lograr una implantación efectiva de las medidas, por lo que se trabaja desde ya en la elaboración de unas directrices técnicas como apoyo al marco regulador del nuevo índice de eficiencia energética de buques existentes y del nuevo indicador de la intensidad de carbono operacional con miras a



la adopción de un futuro Código de Intensidad de Carbono.

Se tiene previsto, además, que la OMI efectúe un examen a principios de 2026 que permita evaluar, entre otras cuestiones, la efectividad de las medidas en la reducción de la intensidad de carbono del transporte marítimo internacional, la necesidad de aplicar medidas correctivas reforzadas y la necesidad de mejorar el mecanismo de ejecución del cumplimiento.

La labor de la OMI en relación con la reducción de gases de efecto invernadero no se limita

a la elaboración de medidas técnicas, sino que alcanza además a examinar y evaluar el impacto que los efectos de las medidas adoptadas tienen en los Estados y abordar las

---

**Este conjunto de medidas a corto plazo representa el espíritu de cooperación de la OMI.**

---

repercusiones negativas desproporcionadas en los países en desarrollo, los pequeños Estados insulares en desarrollo y

los países menos adelantados. Todo este conjunto de medidas a corto plazo para reducir las emisiones de los buques constituyen un marco regulatorio robusto y represen-

tan un compromiso resultante de negociaciones complejas, pero fructíferas, que reflejan el espíritu de cooperación de la

OMI. En los próximos años, la OMI deberá afrontar la elaboración de medidas a medio y largo plazo para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo internacional, conforme al enfoque establecido en su Estrategia inicial. En particular, será necesario que centre su labor en la aceleración de medidas respecto a los combustibles alternativos con contenido de carbono bajo o nulo, incluidas directrices relativas al ciclo de vida de la intensidad de carbono y la iniciación de la labor respecto de mecanismos nuevos e innovadores para incentivar la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.

Para que el transporte marítimo internacional pueda cumplir las ambiciones establecidas en la

Estrategia inicial de la OMI sobre los gases de efecto invernadero y los objetivos referentes a la temperatura de los Acuerdos de París, se requerirá un giro sustancial hacia las tecnologías y combustibles alternativos con contenido de carbono bajo o nulo, por lo que será clave que la OMI fomente la aceleración de las actividades de I+D para desarrollar este tipo de combustibles alternativos.

### Programa de investigación y desarrollo

En este sentido, la OMI ya ha examinado de forma preliminar una propuesta formulada por varias asociaciones del sector del transporte marítimo basada en la constitución de un programa de investigación y desarrollo que podría estar tutelado

por un Panel internacional de investigación y desarrollo marítimos (IMRB en sus siglas en inglés) encargado de la financiación, supervisión y coordinación de proyectos de I+D concretos y que rendiría cuentas a un Comité y un Fondo internacional de investigación marítima (IMRF en sus siglas en inglés) del que se podría esperar que recaudase aproximadamente 5 000 millones de dólares a lo largo de los 10 a 15 años de duración del programa, mediante una contribución obligatoria para investigación y desarrollo de 2 dólares por tonelada de fueloil adquirido para el consumo.

La medida, en un estado aún muy incipiente, ha suscitado divergencia de opiniones e inquietudes por parte de los Estados Miembros, sobre todo en aspek-

*Salida de un buque petrolero de nueva construcción del astillero de NAVANTIA en Puerto Real (Cádiz)*



tos operacionales, administrativos, jurídicos y de gobernanza. Se espera que, en próximos periodos de sesiones del Comité de protección del medio marino, se

Organización actúe con urgencia e inicie debates respecto de las posibles medidas adicionales a medio y largo plazo, sugiriendo abiertamente medidas de mer-

las medidas de mercado para el transporte marítimo internacional que desencadenen en el desarrollo comercial de combustibles de carbono cero y en tecnologías e infraestructura apropiadas.

---

## La actual coyuntura brinda una oportunidad idónea para enfocar de forma diferente los debates en materia de cambio climático.

---

continúe examinando esta cuestión sobre la base de propuestas y observaciones adicionales que puedan presentar los Estados Miembros y las organizaciones internacionales.

Junto a la posible constitución de un programa de investigación y desarrollo de la OMI, algunas voces apelan también a que esta

Organización actúe con urgencia e inicie debates respecto de las posibles medidas adicionales a medio y largo plazo, sugiriendo abiertamente medidas de mercado que puedan basarse en el precio del carbono para reducir eficazmente las emisiones de los gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo. En paralelo, otras voces apuntan a vías alternativas para la constitución de programas de I+D, contextualizándolas en un debate más amplio sobre la arquitectura y la cantidad de

### Recuperación sostenible

En tiempos de pandemia resulta imposible no contextualizar cada uno de los aspectos cotidianos de nuestra vida diaria con las circunstancias excepcionales que afronta el mundo. El transporte marítimo internacional no ha sido ajeno a estas circunstancias y, con la ayuda de la OMI, trabaja para buscar una recuperación más racional ambientalmente hablando, bajo el lema de “un transporte sostenible para un planeta sostenible y para una recuperación sostenible”.

Si bien es verdad que la emergencia sanitaria derivada de la pandemia de covid-19 ha restado trascendencia a las cuestiones ambientales, también lo es el hecho de que la actual coyuntura brinda una oportunidad idónea para enfocar de forma diferente los debates en materia de cambio climático. El camino hacia la recuperación podría pasar por estimular la descarbonización del transporte marítimo en lugar de dificultarla.

Para conseguir ese ambicioso pero necesario objetivo será necesario un alto grado de compromiso en favor de la cooperación internacional, siendo la OMI el foro oportuno para continuar elaborando soluciones que reduzcan al mínimo la contribución del transporte marítimo a la contaminación atmosférica y sus repercusiones en el cambio climático. ■

