

Cómo alcanzar los objetivos de la OMI o ¿quién le pone el cascabel al gato?

Del 13 al 17 de mayo, en Londres, la 74ª reunión del Comité de Protección del Medio Marino de la OMI (MEPC 74), se enfrenta al complejo reto de alcanzar acuerdos sobre medidas concretas a corto y medio plazo para la consecución de los ambiciosos objetivos ya establecidos para la reducción de emisiones de CO₂. Porque está muy bien proponerse reducir un 40% las emisiones para 2030, pero, como en el conocido cuento infantil, el problema real se presenta cuando hay que ponerle el cascabel al gato.

De entrada, es positivo que casi todos los países coincidan en que hay que iniciar lo antes posible y no postergar el establecimiento de medidas efectivas. Porque, cuanto antes se empieza, más probabilidad habrá de cumplir los objetivos propuestos.

Pero, a partir de ahí, se plantean dos estrategias encontradas: algunos Estados, como Francia, apuestan por medidas «prescriptivas» (es decir, que impongan a los armadores exactamente lo que tienen que hacer) y proponen empezar regulando la velocidad de los buques. Este planteamiento, aunque a primera vista parece sencillo y pragmático, es mucho más complejo de llevar a la práctica, porque los diferentes tipos y tamaños de buques se prestan de forma muy diferente para regular su velocidad, dependiendo de sus condicionantes comerciales. De ahí que las principales organizaciones navieras internacionales (ICS, BIMCO,...) se opongan a este enfoque al menos de entrada.

La otra línea, recogida en una propuesta al MEPC suscrita por Alemania, Dinamarca y España es que la OMI establezca unos objetivos de reducción de emisiones, pero se permita que cada armador decida en cada buque cómo alcanzarlos. Mientras para algunos lo más conveniente puede ser precisamente optimizar la velocidad, otros pueden preferir introducir modificaciones en el casco o la maquinaria o incluso renovar sus buques para utilizar combustibles alternativos, etc. Cada armador recogería las vías que seleccione en el Plan de Gestión de la Eficiencia Energética del Buque (SEEMP), que pasaría a ser objeto de auditorías periódicas por los Estados de bandera para verificar el cumplimiento de los objetivos de reducción establecidos por la OMI.

Muchos armadores preferirán que se les marque un objetivo, pero se les deje libertad para decidir cómo alcanzarlo, pero en todo caso habrá que cuantificar los objetivos concretos de reducción, en principio para cada buque. Para ello, el citado documento de Alemania, Dinamarca y España, propone tomar como referencia de partida el valor del Índice de Eficiencia Energética de Proyecto (EEDI) que corresponda a cada buque, y fijar el objetivo para 2030 en un 40% por debajo del mismo. Esta metodología tendría la ventaja de que estaría ya fijado automáticamente para cada buque un objetivo cuantitativo y también el instrumento legal para imponerlo, el SEEMP

De entrada, es positivo que casi todos los países coincidan en que hay que iniciar lo antes posible y no postergar el establecimiento de medidas efectivas

En otro documento presentado al MEPC74, ICS y BIMCO no rechazan esa línea de trabajo (lo cual también es positivo), pero plantean una reserva muy importante: lo que está en manos del armador es seleccionar las medidas más apropiadas para cada buque, recogerlas en su SEEMP y ponerlas en práctica (asumiendo su coste). Pero hay muchos elementos fuera de su control (estado de la mar, existencia o no de cargas en el mercado,...) que condicionan la reducción real de emisiones obtenida de esas medidas. Las auditorías del SEEMP llevadas a cabo por los Estados de bandera deberían verificar si las medidas han sido correctamente seleccionadas y puestas en marcha, pero no los resultados efectivos. En un documento adicional, Grecia pone además sobre la mesa la influencia del fletador por tiempo, que con los modelos actuales de contratos, es quien decide la velocidad de operación y paga el combustible.

Aunque la tarea no sea nada sencilla, es muy positivo que no se discuta si se pone el cascabel o no, sino cómo y quien debe colocarlo.

ANAVE
Asociación de Navieros Españoles
Dr. Fleming, 11 - 1ºD - 28036 Madrid - España.
Tel.: +34 91 458 00 40
anave@anave.es
www.anave.es

