

Es urgente que la OMI recupere su liderazgo en la regulación del sector del transporte marítimo

Despeditos 2021 con la muy buena noticia de la elección de España, por primera vez, para presidir el Consejo de la Organización Marítima Internacional (OMI) durante los próximos 2 años. La presidencia la ejercerá Víctor Jiménez, que lleva ya más de 5 años como consejero de Transportes en la embajada de España en Londres.

La OMI se encuentra actualmente en un momento crítico, en el que su liderazgo internacional como responsable de velar por la seguridad y la protección del medio ambiente marino está siendo cuestionado por la UE.

En nuestra sección Tribuna Profesional de este Boletín publicamos un resumen de las normas de mayor impacto para el sector naviero incluidas en el paquete legislativo 'Objetivo 55' o 'Fit for 55'. En conjunto y siendo conservadores, van a suponer cerca de 10.000 millones de € anuales a la flota que presta servicios en puertos europeos, unos 800.000 € por buque de media. Y esta cifra crecerá exponencialmente a partir de 2030.

Ya hemos repetido muchas veces en estas líneas que actualmente no existen tecnologías ni combustibles 'cero emisiones' para el transporte marítimo internacional. Según el último informe de la OMI, en 2020, el 99,9% del combustible consumido por la flota mercante mundial (buques de 5.000 GT o más) tenía origen fósil (incluyendo GNL). La única alternativa actualmente existente para que todos estos buques eviten el elevado coste indicado en el párrafo anterior serían los ecocombustibles, pero no están disponibles en la mayoría de los puertos del mundo.

No solo el sector del transporte marítimo está alertando de las consecuencias de las medidas. El Comité Económico y Social Europeo, órgano consultivo del Parlamento, Consejo y Comisión que representa a

la sociedad civil, ha publicado un informe en el que indica que los objetivos de la Comisión «comprenden tecnologías que aún no se han desarrollado y mucho menos madurado». «La imposición de multas administrativas en una situación en la que no existen alternativas viables es punitiva y una medida recaudatoria, no de reducción de emisiones», afirma.

El Consejo, en su último informe de diciembre, subraya «la importancia de salvaguardar la competitividad del sector del transporte marítimo de la UE y de tener en cuenta las circunstancias nacionales y geográficas concretas». Y un estudio encargado por el Comité de Transportes del Parlamento Europeo, esta vez en relación con la directiva sobre comercio de emisiones, también alerta de los impactos potenciales de esta medida, y considera que «deben evaluarse teniendo en cuenta los efectos agregados de las diferentes propuestas».

Esta última es una petición que suscriben cada vez más Estados, organismos europeos y el propio sector, y es que la Comisión ha hecho un estudio de impacto individual para cada una de las medidas propuestas, pero no uno conjunto, que analice los efectos agregados de todas ellas y su contribución a la reducción de las emisiones.

A este 2022 le pedimos que España, desde su presidencia del Consejo, consiga retomar el liderazgo de la OMI en la regulación del sector del transporte marítimo internacional, con medidas ambiciosas, pero realistas. Y a todos nuestros lectores les deseamos un próspero 2022.

ANAVE

Asociación de Navieros Españoles

Dr. Fleming, 11 - 1ºD - 28036 Madrid - España

Tel.: +34 91 458 00 40

anave@anave.es

www.anave.es

