

ICS apoyó en Durban las medidas adoptadas en la OMI

Simon Bennett

Director de Relaciones Externas

International Chamber of Shipping - ICS

En el marco de la reciente Conferencia de Durban sobre el cambio climático, la Cámara Naviera Internacional, ICS, tuvo ocasión de llevar a cabo una presentación de la posición del sector del transporte marítimo internacional. Aunque, para quienes hayan venido siguiendo la evolución de este asunto no hay ninguna novedad importante, el discurso allí pronunciado constituye un excelente y sintético resumen de dicha posición, que por ello hemos considerado de interés para esta Tribuna profesional.

Estamos muy agradecidos por esta oportunidad que se nos brinda para dirigirnos a Uds. en nombre de todo el sector del transporte marítimo internacional.

Aunque con demasiada frecuencia lo olvidamos, los buques actualmente transportan alrededor del 90% del comercio mundial.

Para aquellos entre Uds. que no nos conozcan, permítame que les diga que la Cámara Naviera Internacional (International Chamber of Shipping, ICS) es la principal asociación empresarial internacional de navieros y armadores. Nuestros miembros son asociaciones nacionales de navieros de 36 países de los 5 continentes.

Es muy importante destacar que el transporte marítimo es una actividad internacional por su propia naturaleza que precisa por ello contar con una reglamentación de carácter global, que desarrolla la Organización Marítima Internacional (OMI). Si un buque navega desde Durban hasta Dar-es-Salaam, es necesario que las normas que regulan su seguridad y su comportamiento medioambiental sean las mismas en ambos extremos del viaje. De otro modo, el transporte

marítimo sería un caos, habría fuertes distorsiones en el mercado y graves ineficiencias.

Del mismo modo, para que se puedan conseguir mejoras importantes en la eficiencia energética en la operación de los buques, será necesario que las medidas que se adopten para ello se apliquen uniformemente en los buques de todo el mundo, cualquiera que sea su bandera, para evitar que sea posible eludirlas simplemente transfiriendo el registro de los buques de un país a otro. Es importante tener en cuenta que sólo un 35% de la flota mundial está registrada en los países integrantes del Anexo I de la Convención Marco de las Naciones Unidas para el Cambio Climático (UNFCCC) y que la gran mayoría de las empresas armadoras pueden elegir libremente la bandera bajo la que registran sus buques.

Aunque el sector marítimo está plenamente comprometido a seguir mejorando su eficiencia energética, los buques son ya, con gran diferencia, el medio de transporte más eficiente en términos de emisiones de CO₂ por unidad de transporte (tonelada · km).

Al mismo tiempo, es preciso reconocer que la actividad que desarrolla el transporte marítimo, como instrumento que es, al servicio del comercio marítimo internacional, está ligada, muy directamente, al crecimiento previsible de la economía y del comercio globales. De ahí

Aunque el sector marítimo está comprometido a seguir mejorando su eficiencia energética, los buques son ya el medio de transporte más eficiente en términos de emisiones de CO₂ por unidad de transporte.

que el objetivo lógico del sector marítimo sea seguir reduciendo sus emisiones por unidad de transporte (t·km), de forma análoga a como China relaciona sus objetivos de eficiencia con el aumento de su PIB.

Como es sabido, con pleno apoyo del sector, los gobiernos, en la OMI, han alcanzado el pasado mes de julio acuerdos sobre normas de obligado cumplimiento para aplicar medidas técnicas y operacionales para reducir las emisiones de los buques, que entrarán en vigor el 1 de enero de 2013 y que se aplicarán al menos al 90% de la flota mercante mundial. Estas medidas ayudarán notablemente al sector a alcanzar los objetivos que se ha impuesto de una mejora de su eficiencia del 20% para 2020 y del 50% para 2050.

Creemos que estos acuerdos demuestran que la OMI es indudablemente capaz de conseguir una solución global para los buques en términos compatibles con el princi-

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:

<p>DET NORSKE VERITAS ESPAÑA, S.L. C/Almansa, 105 - 1ª Planta Oficina 2 28040 Madrid</p>	
<p>MANAGING RISK</p>	



Simon Bennett.

pio de "Responsabilidades Comunes Pero Diferenciadas" (*Common But Differentiated Responsibilities*, CBDR) aceptado por la UNFCCC, sin perjuicio de lo que ésta pueda decidir para otros sectores.

Los acuerdos alcanzados por la OMI incluyen normas sobre transferencia de tecnología y cooperación técnica a los Estados en desarrollo. Existe también una regla que permite que los Estados de bandera que lo consideren necesario puedan establecer derogaciones temporales para que algunos tipos de buques puedan construirse aunque no cumplan el nuevo Índice de Eficiencia Energética de Proyecto (*Energy Efficiency Design Index*, EEDI). No obstante, como signo de buena fe, ICS recomienda a los armadores que, incluso en ese caso, se aseguren de que los buques que construyan cumplan el EEDI exigible.

Brevemente, quisiera ahora referirme a las "Medidas de Mercado" que muchos gobiernos consideran que deberían complementar a las ya aprobadas para incentivar a los armadores a conseguir aún mayores reducciones y para compensar el hecho de que, a pesar de las importantes reducciones de emisiones por (t·km) que se van a conseguir, es probable que las emisiones totales aumenten, como consecuencia de la expansión prevista del comercio mundial.

No les ocultaré que las "Medidas de Mercado" han suscitado notable controversia entre los armadores que, comprensiblemente, argumentan que el elevado precio del combustible (que va, además, a aumentar muy notablemente a consecuencia de la reducción de su contenido de azufre) es ya suficiente incentivo para que los armadores pongan todos sus esfuerzos en mejorar su eficiencia. Los gobiernos también deberían tener en cuenta que es necesario evitar que un excesivo coste del transporte marítimo pueda tener como consecuencia un desvío de la demanda hacia otros modos de transporte, ya que de este modo se produciría un aumento de las emisiones de CO₂.

Algunos gobiernos parecen estar más interesados en cuánto dinero se puede obtener del sector naviero que en las reducciones que se puedan realmente conseguir como resultado. Nuestro sector no debería ser tratado como una simple fuente de financiación y cualquier contribución que se nos pueda demandar debería ser proporcionada a la cuota que el transporte marítimo realmente tiene en las emisiones totales.

Además, el reto de evitar el cambio climático tiene, por supuesto, una faceta política junto con la técnica, y el sector considera que debería

tener un papel que desempeñar en el proceso de discusión constructiva de las Medidas de Mercado.

Como ha demostrado el reciente acuerdo alcanzado en la OMI sobre las medidas de orden técnico, el sector considera que la OMI es perfectamente capaz de completar este proceso con el desarrollo de dichas Medidas de Mercado que, si los gobiernos así lo acuerdan, podrían ligarse al "Fondo Verde" que acaba de acordar crear la UNFCCC en Durban.

Los gobiernos ya han hecho varias propuestas detalladas de Medidas de Mercado para el transporte marí-

Algunos gobiernos parecen estar más interesados en cuánto dinero se puede obtener del sector naviero que en las reducciones que se puedan realmente conseguir como resultado.



timo que están ahora siendo analizadas en profundidad por un panel internacional de expertos, que presentará sus resultados a la OMI el próximo año.

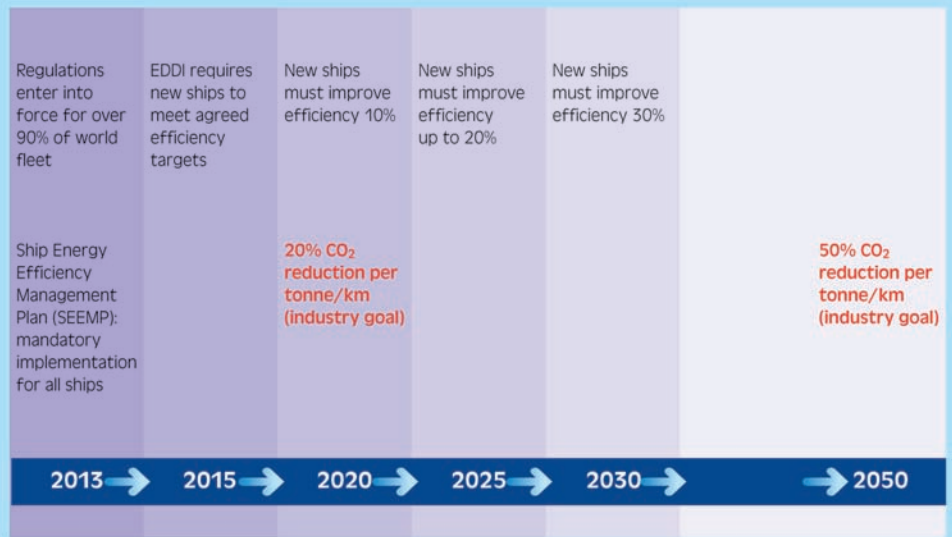
Las diferentes propuestas son complicadas y no tendrían que verse necesariamente como excluyentes entre sí. En esencia, algunas proponen utilizar el Índice de Eficiencia Energética de Proyecto, de tal modo que los buques sean económicamente apoyados o penalizados en función del grado de eficiencia que alcancen; otras proponen incluir el transporte marítimo en un régimen de Comercio de Emisiones; por fin, otras proponen que la OMI establezca lo que se podría llamar un "fondo de compensación" dotado mediante contribuciones de los armadores en función de su consumo energético.

La mayoría del sector naviero se manifiesta claramente a favor de este sistema de fondo de compensación, en lugar del comercio de emisiones.

La mayor parte de las navieras, quizás el 90%, son pequeñas o medianas empresas para las que el comercio de emisiones supondría una gran complicación. Un fondo de compensación auspiciado por la OMI sería, por tanto, la opción que aceptarían y apoyarían la mayor parte de las empresas navieras para su aprobación por la OMI. Además de no suponer ninguna complicación (aparte del coste) para los armadores, la otra ventaja de un fondo de compensación sería su posible contribución para conciliar

IMO agreement on technical regulations will reduce ships' CO₂

MARPOL Annex VI, Chapter 4 adopted July 2011



Las reducciones de emisiones de CO₂ en el transporte marítimo serán mucho mayores si se consiguen por medio de medidas acordadas globalmente en la OMI, de tal modo que se apliquen a toda la flota mundial.

liar el principio de Responsabilidades Comunes Pero Diferenciadas, aceptado en la UNFCCC, con la necesidad para nuestro sector de que cualquier medida se aplique de la misma forma a los buques de todas las banderas. En efecto, si los gobiernos así lo acordasen, una cierta proporción de las aportaciones al fondo podría destinarse a financiar proyectos para la lucha contra el cambio climático en países en desarrollo. Nuestro sector desearía que una parte se pudiese también destinar a financiar proyectos de I+D dirigidos a conseguir mayores aumentos de la eficiencia energética del transporte marítimo.

Como algunos de Uds. ya sabrán, se han hecho varias sugerencias, entre ellas, por el Banco Mundial, respecto de que el transporte marítimo haga una aportación substancial al "Fondo Verde" de la UNFCCC. Como ya he dicho, si los gobiernos así lo acordasen podría haber cierta relación entre éste y el fondo que se pueda crear en la OMI. Como también he dicho, toda aportación del sector marítimo debería corresponder a la parte en que el mismo es responsable de las emisiones totales. Algunas de las sugerencias que se han hecho, que hablan de cantidades como 25.000 millones de dólares al año son, a nuestro entender, totalmente desproporcionadas y podrían interpretarse por los países en desarrollo (los países no parte del Anexo I) como un impuesto sobre el comercio.

Calendario de aplicación del acuerdo de la OMI sobre medidas técnicas y operacionales para reducir las emisiones de los buques.

Para concluir, permítanme reiterar que las reducciones de emisiones de CO₂ en el transporte marítimo serán mucho mayores si se consiguen por medio de medidas acordadas globalmente en la OMI, de tal modo que se apliquen a toda la flota mundial.

Es importante que todos los gobiernos comprendan que, en ausencia de un marco global de medidas acordadas en la OMI, existe el riesgo de que se pongan en vigor medidas regionales que serían mucho menos eficaces y darían origen a fuertes distorsiones en el mercado.

Finalmente, es para ICS una satisfacción que, junto con otros progresos hechos aquí en Durban, se hayan valorado favorablemente los avances alcanzados en la OMI y se le den instrucciones para completar la regulación de las emisiones del sector marítimo mediante Medidas de Mercado.

