Editorial

INDICE

Editorial

3 Conclusiones de Copenhague

Noticias Marítimas

4 Situación del mercado

7 Nacional

13 Internacional

21 Actividades ANAVE

22 Agenda

Tribuna Profesional

18 El índice de conectividad marítima regular de la UNCTAD. Por G. Polo.

Cuaderno Profesional Marítimo

Páginas centrales

Medidas transitorias para los armadores que desean destinar sus buques al reciclaje

Rumbo a la navegación sostenible por el Ártico

Asociación de Navieros Españoles
Dr. Fleming, 11 – 1°D
28036 Madrid

Tel.: +34 91 458 00 40
Fax: +34 91 457 97 80

anave@anave.es
www.anave.es

CONCLUSIONES DE COPENHAGUE

El resultado de la reunión de Copenhague del Convenio Marco de las Naciones Unidas para el Cambio Climático (COP 15) no ha podido ser más decepcionante para quienes habían puesto en ella grandes expectativas. No obstante, hay al menos dos conclusiones importantes a extraer, una de carácter general y otra específica para el transporte marítimo.

Comenzando por esta última, en el acuerdo final de la reunión no hay ni una sola mención a buques o transporte marítimo. Ello significa, por una parte que no se han impuesto al sector los objetivos concretos de reducciones que algunos deseaban y otros temían y, por otra, que de momento seguirá estando en manos de la OMI el desarrollo de instrumentos concretos para la reducción de las emisiones de CO_2 procedentes del transporte marítimo internacional.

Visto desde una perspectiva estrictamente sectorial, esto resulta positivo sin duda alguna. La OMI podrá seguir avanzando en la concreción de dichos instrumentos (tanto en los de tipo técnico como en los económicos, basados en el mercado) sin la presión de unos objetivos precisos a alcanzar en fechas concretas. Pero ello no debería servir para que estos trabajos se retrasen o bloqueen injustificadamente. Bien al contrario, la OMI debería acelerarlos para alcanzar lo antes posible un consenso. De este modo se podrían diseñar cualitativamente los mecanismos más adecuados a las características del sector para, posteriormente, ajustarlos numéricamente a los objetivos precisos que se puedan acordar en el futuro.

La segunda conclusión, de carácter mucho más general, es que la estrategia negociadora de la Unión Europea ha resultado, al fin y a la postre, totalmente equivocada. Ha consistido, básicamente, en anunciar, con gran adelanto, que si el resultado de COP 15 no fuese satisfactorio, la UE tomaría sus propias medidas de ámbito regional y, además, ofrecer, también de antemano, una importante aportación económica a los países en vías de desarrollo para animarles a sumarse a un acuerdo global.

Frente a esta posición, un tanto *naïve*, los verdaderos protagonistas de COP 15 han sido los líderes de los Estados en vías de desarrollo (muy especialmente China, con el apoyo de India, Brasil y Sudáfrica), que han sido los únicos que han compartido mesa privada con los Estados Unidos a la hora de redactar el acuerdo final. Un acuerdo que la UE se ha visto obligada a aceptar o rechazar como un todo, sin haber tenido una oportunidad real de participar en su redacción. En términos de influencia política, ha sido un fracaso sin paliativos de la UE.

Ante este resultado, parece cada vez más evidente que no es fácil que un acuerdo global en términos tan ambiciosos como los propuestos por Europa sea aceptado por las dos grandes economías mundiales (EEUU y China), que están dispuestas a seguir tratándose de tú a tú sin necesidad de terceros. También parece evidente que, si la UE sigue adelante con su política de autoregulación regional "para dar ejemplo", no conseguirá nada más que penalizar gravemente la competitividad de las industrias europeas, sin que ese quijotismo le vaya a reportar ninguna clase de ventaja en el orden económico ni político ni vaya a influir en la práctica para que EEUU y China acepten sumarse a unos compromisos concretos más exigentes.

Esta conclusión parece tan evidente que la UE no debería dejar de extraerla y obrar en consecuencia. Tal vez el inminente relevo en las carteras de la Comisión Europea pueda incluso facilitarlo.