

Emisiones de CO₂ del transporte marítimo y su reducción



Asociación de
Navieros Españoles
Dr. Fleming, 11 - 1ºD
28036 Madrid

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

anave@anave.es
www.anave.es

Editor: ANAVE

Depósito legal:
M-31023-2010

Imprime:
Gráficas de Diego

Pasados ya dos meses de la reunión en París de la Conferencia de las Partes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (COP 21), y habiendo tenido tiempo suficiente para reflexionar sobre los acuerdos alcanzados, los titulares publicados, las distintas posiciones,..., incluimos en la sección Tribuna Profesional de este número un artículo sobre *"Las emisiones a la atmósfera del transporte marítimo y su regulación, actual y previsible"*, que pretende resumir de forma sencilla y didáctica cuál es la situación actual del sector marítimo en este campo y sus posibles aportaciones para la consecución de los objetivos acordados.

En el COP 21 se ha acordado el objetivo general de mantener el aumento de la temperatura media mundial bien por debajo de 2°C con respecto a los niveles preindustriales y proseguir los esfuerzos para limitarlo a 1,5°C. Aunque el transporte marítimo no está incluido en el acuerdo, ni se asumen compromisos directos de reducción de emisiones asociados a su actividad, ello no quita para que tanto las instituciones de la UE, la OMI (que es el foro internacional apropiado para regular las emisiones de Gases de Efecto Invernadero [GEI] de los buques mercantes), y las empresas del sector, tengan perfectamente asumido que el sector marítimo debe

contribuir en la parte correspondiente a alcanzar estos objetivos.

La UE insiste en liderar los esfuerzos para "descarbonizar" la economía, y asumir compromisos regionales tales como la reducción del 40% de sus emisiones de CO₂ para 2030 respecto de los niveles de 1990.

Conviene ser muy claros y no dar lugar a expectativas infundadas. En realidad, hablar de "descarbonización" del transporte marítimo sería claramente equívoco, porque no existen hoy día las tecnologías necesarias para lograr este objetivo (salvo que se recurra a la energía nuclear). Cuando otros sectores, como el transporte aéreo, hablan de "asumir compromisos de plena descarbonización", en realidad lo que están diciendo es que están dispuestos a pagar por sus emisiones, que no es lo mismo. Sería mucho más correcto y realista hablar de un sector de transporte marítimo que cada vez emita menos CO₂ por unidad de carga transportada y comprometido con el desarrollo de tecnologías que permitan avanzar hacia este objetivo.

El transporte marítimo es responsable del 2,2% de las emisiones globales de GEI según el último estudio de la OMI y su compromiso queda patente en el capítulo 4 del Anexo VI de MARPOL, que establece unas reglas

para mejorar la eficiencia energética de los buques. El transporte marítimo es el único sector económico industrial o de servicios que cuenta con tales normas globales obligatorias. Y gracias a tratarse de una norma aprobada por la OMI, se aplica hasta ahora a 86 banderas que suman más del 95% del tonelaje de registro de la flota mercante mundial, consiguiendo así un doble objetivo:

- Un marco legal globalizado que permita a las navieras, independientemente del pabellón de sus buques, competir en igualdad de condiciones
- Una aplicación universal, lo que conduce a un mayor volumen de reducción de las emisiones.

Siendo importante el primero de los puntos anteriores, no deja de serlo más el segundo. Según la Agencia Internacional de la Energía, los países de la UE son responsables del 10% del total de las emisiones mundiales de CO₂ (datos de 2013), mientras que China, EEUU e India (los tres principales países emisores) suman el 50%. Las emisiones de CO₂ per cápita de EEUU son más del doble que las europeas. Los loables esfuerzos y sacrificios europeos tendrán muy poca repercusión directa sobre las emisiones globales, aunque puedan tenerla (mucho y negativa) sobre la competitividad de la economía europea. Una auténtica solución tiene que ser global.

Editorial

Emisiones de CO₂ del transporte marítimo y su reducción **3**

Noticias Marítimas

Situación del mercado **4**

Nacional **6**

Internacional **9**

Foto portada: Arriba, infografía del nuevo ferry de Baleària y, debajo, el Pinar del Río



Boletín informativo de Anave nº 566 febrero 2016

Actividades

21 ANAVE

22 Agenda del mes

Tribuna Profesional

15 Las emisiones de CO₂ del transporte marítimo y su regulación, actual y previsible

Cuaderno Profesional Marítimo

PÁGINAS CENTRALES
Informe anual de 2015 de la EMSA sobre accidentes e incidentes marítimos