

# Europa se desmarca de la OMI con un sistema de seguimiento de las emisiones de CO<sub>2</sub>



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

Las instituciones europeas se empeñan en dar una de cal y otra de arena al transporte marítimo. Sólo han transcurrido 6 meses desde que los ministros de transportes de la UE, con el apoyo del Comisario de Transportes y el Secretario General de la OMI, firmasen la llamada declaración de Atenas, que incluía un punto que, literalmente *"confirmaba su determinación de trabajar en la OMI y otros organismos internacionales, como la OIT y la OMC, según correspondiera, para lograr una igualdad de condiciones y un entorno laboral justo en el transporte marítimo, mediante el establecimiento y aplicación de las normas y reglas acordadas internacionalmente, para un transporte marítimo competitivo, seguro, eficiente y amigable con el medio ambiente"*.

Pero esas buenas intenciones parecen haberse olvidado rápidamente y, a mediados de noviembre, Consejo, Parlamento y Comisión han acordado un texto definitivo sobre la propuesta de reglamento para el seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> del transporte marítimo (*Monitoring,*

*Reporting and Verification, MRV*) mediante la recopilación de información de cada buque individual.

Este sistema europeo de MRV comenzará a funcionar el 1 de enero de 2018 y afectará a todos los buques mercantes de más de 5.000 GT que escaleen en puertos europeos, independientemente de su bandera, que deberán informar sobre sus emisiones de CO<sub>2</sub>, distancia navegada y cantidad de carga transportada.

La realidad es que esta iniciativa europea viene a aportar muy poco valor añadido, ya que la Organización Marítima Internacional (OMI) se encuentra actualmente discutiendo un sistema análogo de seguimiento de las emisiones para su aplicación global, por lo que las asociaciones de navieros han manifestado reiteradamente que, en lugar de desarrollar un sistema europeo, habría sido preferible que los Estados miembros de la UE se implicasen activamente en estos trabajos de la OMI para conseguir implantar cuanto antes un sistema único en todos los buques y en todos los países.

Pero, como viene siendo habitual en materias medioambientales, la Comisión, el Parlamento y, en menor medida, algunos miembros del Consejo, han urgido para que se alcanzase un acuerdo en primera lectura sobre este reglamento para conseguir que la Unión Europea se adelantase a la OMI en la implantación de este tipo de medidas, una política que el sector naviero rechaza abiertamente: *"Un sector tan internacional como el transporte marítimo se debe regular con normas globales"* es el lema permanente de ECSA, ICS, BIMCO, INTERTANKO, etc.

Además de esta cuestión de principio, los armadores europeos, representados por ECSA, se han opuesto hasta el último momento, sin éxito, a que el sistema MRV incluyese también información sobre las mercancías transportadas, por entender que existen dudas respecto a la confidencialidad y fiabilidad con la que se vayan a tratar los datos relacionados con la carga, además de otras relacionadas con quién tiene la responsabilidad y obligación de informar. Con un poco de suerte, esto se podrá corregir en la OMI.

## Editorial

Europa se desmarca de la OMI con un sistema de seguimiento de las emisiones de CO<sub>2</sub> **3**

## Noticias Marítimas

Situación del mercado **4**

Nacional **5**

Internacional **8**



Boletín informativo de Anave nº 553 diciembre 2014

## Actividades

21 ANAVE

22 Agenda del mes

## Tribuna Profesional

16 ¿Hay signos de una auténtica recuperación del mercado de fletes? Clarkson opina que no

## Cuaderno Profesional Marítimo

PÁGINAS CENTRALES  
Reunión del MEPC 67 de la OMI