

# La OMI refuerza su compromiso con el medioambiente

Entre los días 3 y 7 de julio, ha tenido lugar en la sede de la OMI en Londres la 80ª sesión de reuniones del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC 80). En el mismo se ha adoptado la Estrategia Revisada de la OMI para la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo internacional, que sustituye a la acordada hace tan solo cinco años.

El Acuerdo muestra que la OMI puede tomar decisiones con determinación y, aunque hay aún trabajo por hacer y aspectos por definir, este paso es un claro indicador de que la transición energética en el transporte marítimo es inminente y cuenta con el respaldo de un enfoque global unificado. Es una muy buena noticia para el sector del transporte marítimo internacional por muchos motivos:

- En primer lugar, es un paso importante para reafirmar el papel de la OMI como regulador global del sector del transporte marítimo internacional. El objetivo acordado por la OMI de lograr emisiones 'cero' o 'casi cero' para 2050 está en plena sintonía con el Acuerdo de París y la meta establecida a nivel de la UE. Además, se aplicará tanto a los buques de países en vías de desarrollo como a los de países desarrollados y ha sido adoptado por unanimidad.
- Este Acuerdo asegurará una competencia justa y un marco normativo óptimo para el transporte marítimo internacional. El objetivo es evitar un mosaico de normativas regionales que resultarían innecesariamente costosas y complejas en términos de cumplimiento. Efectivamente, tanto la Directiva que incluye el transporte marítimo en el régimen europeo de comercio de derechos de emisión como el reglamento que establece un estándar de intensidad de carbono para los combustibles (*FuelEU Maritime*), establecen que la Comisión Europea deberá analizar y presentar una propuesta de revisión de estas normas con el objetivo de alinearlas con las medidas adoptadas por la OMI. Aunque todavía deberemos esperar a 2025, fecha en la que previsiblemente la OMI adoptará las primeras medidas para alcanzar los objetivos, el Acuerdo abre la vía para esta alineación.
- En tercer lugar, este Acuerdo en la OMI no solo establece los objetivos, sino que también proporciona las herramientas

para alcanzarlos y define un estricto calendario. Incluye hitos para la reducción de las emisiones absolutas de gases de efecto invernadero de los buques: un 20% en 2030 (intentando llegar al 30%) y un 70% para 2040 (intentando llegar al 80%). Además, se ha establecido una hoja de ruta para desarrollar una norma que defina lo que se considera un combustible 'verde'. Se prevé la introducción de un impuesto sobre los combustibles fósiles para incentivar las inversiones en tecnologías más sostenibles y fomentar el desarrollo y uso de combustibles menos contaminantes, así como el objetivo de que al menos el 5% (intentando alcanzar el 10%) de los combustibles del transporte marítimo mundial sean 'verdes' ya en 2030.

## La Estrategia Revisada de la OMI establece unos objetivos, unas herramientas y un calendario para lograr las emisiones 'cero' o 'casi cero' del transporte marítimo para 2050

- Además, la OMI ha acordado en el MEPC 80 lo que considera un combustible 'verde' a día de hoy y ha aprobado unas directrices para definir lo que será 'verde' en el futuro. De esta forma se envía una señal clara a los inversores en la producción de nuevos combustibles.

El mensaje ha sido claro: la transición energética se producirá y hay ya un calendario establecido para ello. En paralelo, será imprescindible que la OMI garantice que la transición a combustibles y tecnologías alternativas sea segura para los buques y la gente de mar.

El sector del transporte marítimo necesita ahora un respiro regulatorio que permita a los armadores, suministradores de combustibles, fabricantes de motores y equipos y todos los agentes necesarios para culminar con éxito esta tarea, incluyendo la propia OMI, concentrarse en la concreción de las medidas y en la toma de decisiones de inversión.