

Descarbonizar el transporte marítimo sin duplicar costes: un desafío urgente para Europa

La 83ª sesión del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC 83) de la Organización Marítima Internacional (OMI), celebrada en abril de 2025, ha logrado un importante hito en el proceso de descarbonización del transporte marítimo.

El acuerdo alcanzado no sólo ahonda en el marco regulatorio internacional para tratar de alcanzar las cero emisiones netas del transporte marítimo, que ya contaba con normas como el DCS, el CII, el EEXI o el EEDI, sino que introduce un sistema global de contribuciones económicas para quienes no cumplan los estándares de intensidad de gases de efecto invernadero (GEI), así como incentivos para los buques que utilicen tecnologías y combustibles limpios.

El transporte marítimo se convierte así en el primer sector económico del mundo sujeto a una norma global jurídicamente vinculante que obliga al pago por sus emisiones de GEI.

El nuevo capítulo 5 del Anexo VI del Convenio MARPOL, que entrará en vigor en 2027, obligará a los buques de más de 5.000 GT a notificar y reducir la intensidad de GEI de sus combustibles mediante un enfoque desde el 'pozo hasta la estela' (desde la producción hasta el uso). Además, el fondo climático que se establecerá a través de este mecanismo financiará proyectos de innovación, transición justa e infraestructura limpia, con un tratamiento especial para los países en vías de desarrollo.

Este paso adelante en el establecimiento de normas de ámbito mundial debe dar lugar a una revisión de las normas europeas sobre emisiones de GEI para evitar que los buques que hacen escala en la UE soporten una doble carga administrativa y económica. No será una tarea fácil. El marco regulatorio europeo, compuesto por el régimen de comercio de derechos de emisión (EU ETS) y el reglamento Fuel EU Marítimo, difiere sustancialmente del enfoque adoptado por la OMI. Mientras que el EU ETS se basa en un sistema de mercado de carbono regional y el Fuel EU impone límites de intensidad de GEI aplicables directamente al combustible utilizado, el acuerdo global de la OMI introduce una combinación de obligaciones de reducción de intensidad, un mecanismo económico y un

fondo climático internacional. Estas diferencias estructurales hacen difícil su compatibilización práctica.

Por ello, la opción más coherente y eficaz sería la derogación progresiva de las normas europeas en favor del sistema global, una vez que éste entre en vigor plenamente. Mantener ambos marcos solo agravaría la fragmentación regulatoria, generaría inseguridad jurídica y penalizaría de forma injusta a los operadores europeos que ya están comprometidos con la transición verde. Esto requiere voluntad política, coordinación interinstitucional y visión estratégica.

El transporte marítimo se convierte así en el primer sector económico del mundo sujeto a una norma global jurídicamente vinculante que obliga al pago por sus emisiones de GEI

El acuerdo del MEPC 83 demuestra que la descarbonización del transporte marítimo es posible y que la cooperación internacional puede dar resultados tangibles. Ahora le corresponde a la UE avanzar en una acción climática inteligente viable en términos económicos y regulatorios.

La sección **Tribuna Profesional** de este número resume el acuerdo alcanzado y presenta una estimación preliminar de su impacto económico.