



COMUNICADO DE PRENSA

11 de abril de 2025

Valoración de la 83ª reunión del Comité de Protección del Medio Marino de la OMI

OCEANCARE APLAUDE EL PROGRESO DE LA OMI EN LA DESCARBONIZACIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO, PERO PIDE MÁS AMBICIÓN EN LAS MEDIDAS DE MEDIO PLAZO APROBADAS

- La propuesta de establecer una tasa por cada tonelada de CO₂-eq emitida no prosperó, pero, tras una votación, se acordó una arquitectura basada en un sistema de sanciones y recompensas según el grado de cumplimiento de los objetivos de la trayectoria de descarbonización.
- Se acuerda la creación de un Fondo de cero emisiones netas mediante el que la OMI desembolsará los ingresos recaudados por el sistema acordado, con el fin de premiar el uso de tecnologías, combustibles y/o fuentes de energía con emisiones de GEI nulas o casi nulas (ZNZ), y para promover una transición justa y equitativa.
- OceanCare valora muy positivamente que se haya acordado la designación del Océano Atlántico Nororiental como Zona de Control de Emisiones (ECA) para óxidos de azufre, partículas y óxidos de nitrógeno.
- Acordada la aprobación inicial de la propuesta de Perú para la designación de dos Zonas Marinas Particularmente Sensibles (ZMES) en las áreas marinas «Reserva Nacional Dorsal de Nasca» y «Reserva Nacional Mar Tropical de Grau» en el Océano Pacífico de América del Sur.

Londres, 11 de abril de 2025. Aunque la ambición de las medidas acordadas ha quedado muy por debajo de las expectativas previas, OceanCare celebra el hecho de que se haya obtenido una mayoría de votos para seguir avanzando en la descarbonización del transporte marítimo, lo que lo convierte en el primer sector industrial mundial en adoptar una normativa vinculante para la descarbonización. La mayoría se consiguió gracias al apoyo, por ejemplo, de los Estados miembros de la Unión Europea, Suiza, el Reino Unido, muchos países latinoamericanos, Turquía, pero sobre todo también China. Dieciséis Estados, principalmente países productores de petróleo, entre ellos Irán, Catar, la Federación de Rusia y Arabia Saudí -que fueron los que forzaron que hubiera una votación- votaron en contra. Veintitrés Estados miembros de la OMI se abstuvieron.

«A pesar de la oposición de la administración estadounidense a que avanzasen las negociaciones sobre la adopción de las medidas de descarbonización a medio plazo de la OMI y de los grandes esfuerzos de los países productores de petróleo por rebajar al máximo la ambición de las medidas en discusión, acogemos con satisfacción el resultado final obtenido en la votación. Aunque no se han cumplido todas las expectativas, es importante seguir avanzando en la descarbonización del transporte marítimo, lo que también supone un éxito rotundo para el sistema de multilateralismo en el marco de las Naciones Unidas», declaró Carlos Bravo, representante de OceanCare, que asistió a la 83.ª reunión del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) de la OMI en Londres.

Aunque la propuesta, planteada por los Estados insulares del Pacífico y otros países, de establecer un impuesto para gravar cada tonelada de CO₂-eq emitida no ha prosperado, se ha impuesto una arquitectura basada en un sistema de mercado de emisiones, con penalizaciones y recompensas en virtud del grado de cumplimiento con los objetivos de la trayectoria de descarbonización de la OMI.

En ese contexto, se ha acordado la creación de un Fondo de cero emisiones netas mediante el que la OMI desembolsará los ingresos recaudados por el sistema acordado para promover el uso de tecnologías, combustibles y/o fuentes de energía con emisiones de GEI nulas o casi nulas (ZNZ), y promover una transición justa y equitativa en los Estados facilitando la protección del medio ambiente y el clima, la adaptación y el fomento de la resiliencia dentro de los límites de la transición energética

en el transporte marítimo, prestando especial atención a las necesidades de los países en desarrollo, en particular los países menos adelantados (PMA) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID).

“Los combustibles limpios de cero emisiones no estarán disponibles a gran escala hasta dentro de más de una década y, mientras tanto, debido a la urgencia de la crisis climática, la OMI debería adoptar medidas reguladoras para acelerar la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero mediante el uso de medidas operativas como la reducción de la velocidad de los barcos y técnicas como la instalación de energía eólica para apoyar la propulsión”, añadió Bravo.

Al reducir la velocidad de los buques, estos producirán menos emisiones de gases de efecto invernadero, reducirán las emisiones de carbono negro y otros contaminantes atmosféricos procedentes de combustibles sucios, reducirán la contaminación acústica submarina, así como el número y la mortalidad de las colisiones con ballenas.

Otras medidas adoptadas relevantes

OceanCare valora muy positivamente que se haya acordado la designación del Océano Atlántico Nororiental como Zona de Control de Emisiones (ECA) para óxidos de azufre, material particulado y óxidos de nitrógeno.

Esta ECA abarca las zonas económicas exclusivas (ZEE) y los mares territoriales que se extienden hasta 200 millas marinas desde las líneas de referencia de Groenlandia, Islandia, las Islas Feroe, Irlanda, el territorio continental del Reino Unido, Francia, España y Portugal.

Además, se ha acordado la aprobación inicial de la propuesta de Perú para la designación de dos Zonas Marinas Particularmente Sensibles (ZMES) en las áreas marinas «Reserva Nacional Dorsal de Nasca» y «Reserva Nacional Mar Tropical de Grau» en el Océano Pacífico de América del Sur.

La Reserva Nacional Dorsal de Nasca es un ecosistema de aguas profundas que contiene una cordillera submarina, se caracteriza por una biodiversidad única, y fue designada como la primera área natural protegida netamente marina en el Perú en 2021. Es un hábitat de importancia crucial porque su ecosistema pelágico es rico en productividad primaria y constituye una fuente de alimento para una variedad de aves marinas, incluyendo varias especies de albatros y petreles, cetáceos marinos como la ballena jorobada, el cachalote, la orca y la ballena azul, así como tortugas marinas como la tortuga boba, todas las cuales están en la Lista Roja de Especies Amenazadas de la UICN. Tiene una diversidad potencialmente alta de hábitats bentónicos, incluyendo montes submarinos y fosas, y es de notable interés porque muchos organismos pelágicos y bentónicos dependen críticamente de estos hábitats para la reproducción, la conectividad ecológica y el flujo genético, entre otros procesos ecológicos cruciales.

Por otro lado, el objetivo de la ZMES propuesta de la Reserva Nacional Mar Tropical de Grau es fortalecer la conservación de los ecosistemas del mar tropical del Perú, que incluye la zona de transición tropical-templada (Provincia del Pacífico Oriental Tropical con la Provincia del Sureste Templado), contribuyendo a la continuidad de los procesos ecológicos y promoviendo el uso sostenible de los recursos naturales. Al igual que en el caso anterior, la designación también es necesaria para concienciar a la comunidad marítima internacional sobre la sensibilidad de la zona y los riesgos asociados al tráfico marítimo.

La reserva protege hábitats críticos para especies en peligro de extinción protegidas por Perú y a nivel internacional, como los hábitats de caballitos de mar en el sector Cabo Blanco - El Ñuro y en los arrecifes de Punta Sal, un hábitat de cría y guardería para la ballena jorobada y uno de los hábitats de alimentación para las tortugas verdes adultas. También hay hábitats críticos para las tortugas carey y los tiburones ballena en el sector de los arrecifes de Punta Sal, zonas de cría de tiburones pelágicos y mantarrayas, una colonia de lobos marinos en la Isla Foca, posiblemente de la especie de Galápagos, y poblaciones y zonas de anidación de aves guaneras. Además, el hábitat se conserva para muchas especies de peces e invertebrados cuyas poblaciones están disminuyendo o en un estado crítico y necesitan áreas protegidas para refugiarse. El sector del Banco de Máncora contiene comunidades oceánicas de aguas profundas únicas en todo el mar peruano, como una diversa comunidad de crustáceos y otros invertebrados, con numerosas especies endémicas.

FIN DE COMUNICADO

Para más información, póngase en contacto con:

- Carlos Bravo, Ocean Policy Expert de OceanCare, que asistió presencialmente en Londres a la 83ª reunión del MEPC: +34 626 998 241 / cbravovilla@oceancare.org
- Nicolas Entrup, Director de Relaciones Internacionales de Oceancare: + 43 660 211 9963 / nentrup@oceancare.org

Información general sobre la Estrategia de GEI de la OMI

La Estrategia de GEI revisada de la OMI (aprobada en 2023) incluye una ambición común mejorada para alcanzar emisiones netas de GEI cero del transporte marítimo internacional para o alrededor de 2050, es decir, cerca de 2050, un compromiso para garantizar la adopción de combustibles alternativos con cero o casi cero emisiones de GEI para 2030, así como puntos de control indicativos para 2030 y 2040.

Puntos de control indicativos para alcanzar las cero emisiones netas de GEI del transporte marítimo internacional:

- Reducir las emisiones totales anuales de GEI del transporte marítimo internacional en al menos un 20%, esforzándose por alcanzar el 30 %, para 2030, en comparación con 2008; y
- Reducir las emisiones totales anuales de GEI del transporte marítimo internacional en al menos un 70%, esforzándose por alcanzar el 80 % para 2040, en comparación con 2008.

Esta nueva estrategia de la OMI no está perfectamente alineada con el objetivo de 1,5 °C del Acuerdo de París, por lo que las cifras anteriores son el mínimo absoluto.

Con respecto a 2030, el problema es que las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo han seguido aumentando desde 2023 (y la tendencia prevista es al alza, a menos que se adopten medidas muy estrictas a corto plazo). Por lo tanto, el objetivo de -30% para 2030 acordado en la nueva Estrategia de GEI se queda corto y debería aumentarse a -40%.

En este contexto, la eficiencia energética (tanto las medidas operativas, principalmente la reducción de la velocidad, como las técnicas, como hélices más eficientes y mejores diseños de barcos, etc.) tendrá que proporcionar una gran parte de las reducciones de emisiones, ya que los nuevos combustibles solo entrarán en el mercado lentamente.

Solo a través de la mejora de la eficiencia energética, la reducción de la velocidad y la energía eólica podrá la OMI alcanzar sus objetivos de reducción de GEI. El Indicador de Intensidad de Carbono (CII) es la herramienta que puede impulsar estas mejoras de la manera más rentable. El CII es una herramienta clave para crear buques más eficientes energéticamente y reducir las emisiones a corto plazo. Actualmente, el CII no está desarrollando todo su potencial.

OceanCare considera que para que la industria naviera consiga alcanzar las cero emisiones de carbono para 2050, se necesita un Indicador de Intensidad de Carbono (CII) revisado y sólido que fomente la implementación de medidas de reducción de velocidad.

Al reducir la velocidad de los buques (una medida operativa) y lograr una mayor eficiencia, los barcos producirán menos emisiones de gases de efecto invernadero, reducirán las emisiones de carbono negro y otros contaminantes atmosféricos procedentes de combustibles sucios, reducirán la contaminación acústica submarina, así como el número y la mortalidad de colisiones con ballenas.