

Investiga UTP



Director de la revista

Mg. Enrique Mansilla Pérez

Comité editorial

Mg. Mauricio Aguirre

Mg. Felipe Onchi

CPC Angélica Urquiza

Colaboradores

Mg. Sandra Romero

Ing. Vladimir Barahona

Diseño y diagramación

Juan Carlos Jiménez Flores



Los acuerdos de París, el transporte marítimo y la marina mercante

Buscando la eficacia en el control de emisiones

Por: Frank Santos Pretell Dominguez¹

“...Durante la creación, Dios puso las materias primas (petróleo en Arabia, carbón en Australia, granos en Argentina) alejados de los principales centros de consumo Europa y Norteamérica y entre ellos puso el mar, para que sean los marinos los que tengan el trabajo de transportarlos”
Antiguo capitán noruego durante una conferencia sobre “shipping”.
Rotterdam 2008.

Todo aquello que nos permite vivir cómodamente viene por mar. Casi todo se transporta por mar². Productos terminados como el auto que conduces; el plasma donde disfrutas el fútbol, la cocina, el microondas. La ropa que vistes y el celular que portas. Las materias primas como el grano para los alimentos y las que generan energía como el petróleo, el carbón, el gas; todo ello y mucho más, fue traído por los buques.

En la práctica, y en palabras de un ex secretario general de la Organización Marítima Internacional-OMI:

“...sin el transporte marítimo, sin la marina mercante, la mitad de la población se moriría de frío y la otra mitad de hambre”³

La UNCTAD caracteriza al transporte marítimo como la columna vertebral de la globalización y está relacionado con el cumplimiento de 8 objetivos de desarrollo sostenible (SDG) de las naciones Unidas⁴.

Pero el costo de usar el transporte marítimo y disfrutar del bienestar que nos permite es alto. Un buque mercante estándar “quema” 350 toneladas de petróleo diariamente. Si hay cerca de 100 mil buques atendiendo el comercio global, el panorama de las emisiones de CO2 es alarmante.

De entre todos los sectores económicos, el transporte marítimo es quien tiene una menor huella de carbono, haciéndolo más eficiente en cuanto a los gramos de CO2 emitidos por tonelada de carga por kilómetro transportada, como se muestra en la Figura n°1.

¹Capitán de la marina mercante, Bachiller en Ciencias Marítimas, Magister en Administración Marítima y Portuaria, Director de la Escuela de Ingeniería Marítima de la Universidad Tecnológica del Perú, Director en Harren & Partner Shipmanagement con sede en Bremen.

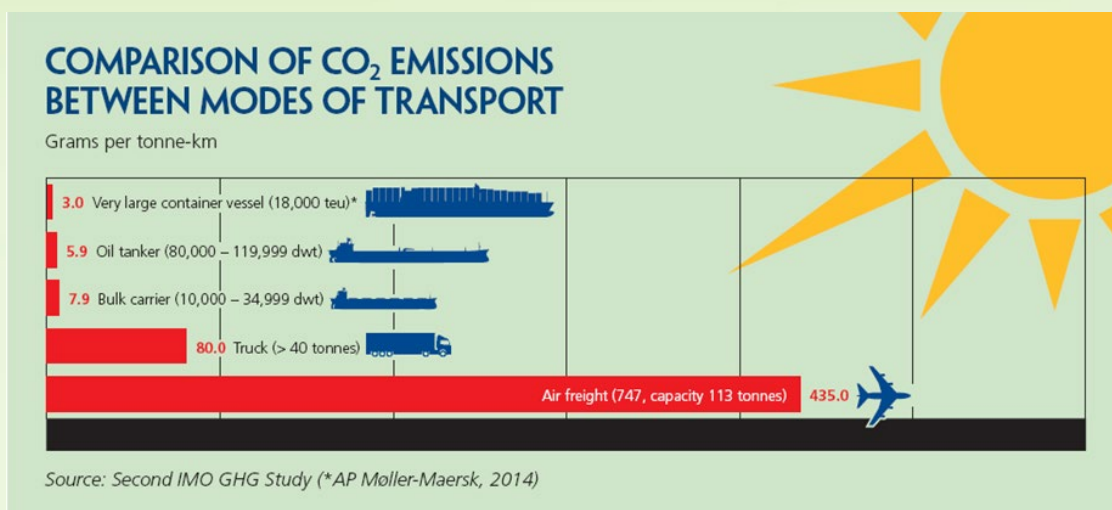
²De acuerdo con UNCTAD, Review of Maritime Transport 2017, más del 80% por volumen del comercio mundial, son transportados por buques.

³MITROPOULUS, Ethimos, Secretario General de la OMI, Discurso de apertura del Subcomité de normas de Formación y Guardias, Informe para el Comité de Seguridad Marítima, marzo 2008.

⁴Nations United Interagency Expert Group on Sustainable Development Goals Indicator <https://unstats.un.org/sdgs/iaeg-sdgs/tier-classification/>, consultado octubre 2017.



Figura N° 1
Comparación de emisiones de CO₂ entre modos de transporte-
Gramos por tonelada por km.



Entonces, si los buques son más ecoeficientes ¿cuál es el problema?

El problema pasa el enorme número de buques y eso depende de la demanda de carga a transportar y aquí se genera un tren de correspondencia. Una mejor economía mundial, significa mayor comercio, mayor demanda de transporte y más buques.

En 2016, se sobrepasó los 10.3 billones de toneladas transportadas por mar⁵. Cantidad sin precedentes. UNCTAD estima que al 2020 habrá un aumento de la demanda de transporte de 3.2%. Hasta que no se invente una mejor forma de transportar mercadería en forma segura y eficiente,

los buques mercantes seguirán siendo necesarios.

Se busca enfrentar el problema de las emisiones de los buques mercantes de dos maneras: (i) usando combustibles con bajo contenido de azufre⁶ o (ii) instalando torres de lavado (Scrubbers) para los gases de escape de los motores de los buques. Para lo primero el reto es tecnología de refino, que encarecería el precio del combustible y si este representa el 30% de los costos de operación de un buque, los fletes de transporte aumentarían afectando el comercio y al consumidor final: nosotros.

⁵ UNCTAD, Review of Maritime Transport 2017, pág.11. Lo que más se transportó: Minerales de hierro, Carbón, Fosfato, Bauxita, Granos, Petróleo, Carga General en contenedores.

⁶ La OMI busca reducir el contenido de azufre de 3.5% a 0.5% para el 2020, global. En zonas de control ECA: Mar del Norte, Mar Báltico y Costa de Norteamérica, los buques actualmente “quemán” combustible con 0.1% de azufre.

Para el caso de la instalación Scrubber; éstos se cotizan a 6 millones de USD. Para un naviero con 60 buques, imagínense el enorme esfuerzo financiero que no todas las navieras pueden permitirse. Además de tener parado el buque durante 20 días que dura la instalación⁷. Podría obtener financiamiento, pero a costo de subir sus fletes, con lo que llegaríamos a la misma consecuencia que la primera: afectación del comercio mundial.

Sea como fuere la solución debe ser trabajo y reto para la Organización Marítima Internacional, en adelante OMI; y de nadie más.

El acuerdo de París

El principal acuerdo global relacionado al cambio climático es el Acuerdo de París adoptado mediante la COP 21 en diciembre del 2015. Este acuerdo firmado por 175 países involucra toda acción global que ayude a reducir el calentamiento de nuestro planeta y el cambio climático.

El transporte marítimo quedó fuera del ámbito de aplicación del Acuerdo de París. Aunque lo cierto es decir que nunca lo estuvo -y nunca estuvo- porque así se acordó mucho antes, en 1998, cuando se estableció el Protocolo de Kioto⁸. Trajo muchas críticas mantener el shipping⁹ fuera del alcance de los Acuerdo, pero era conveniente. Veamos por qué.

La COP y la Marina Mercante

Cuando se acordó el texto final de la COP

21 en París, hubo reacción negativa de las organizaciones medioambientalistas. Se pudo leer en páginas web como efeverde, renovablesverdes y otras; sendas quejas relacionadas a que la aviación y la marina mercante habían sido excluidas de tan importante Acuerdo, así:

” ...pero seguramente que son muchos los que se olvidan de que los barcos también se encuentran como uno de los actores principales para que nos encontremos en el panorama que tenemos en estos momentos en el planeta...”

Otros tildaban esa exclusión como “Malas Noticias”, y otro citaba a un diputado europeo socialista:

“La aviación y el sector marítimo han desaparecido del borrador de la COP21. No podemos alcanzar el objetivo de los dos grados sin incluir a los mayores emisores”.

Aunque estas páginas medioambientalistas reconocen la importancia de ambos sectores para la economía global; sus autores creen que -al ser excluidos del Acuerdo de París- no serían reguladas y eso -a decir de ellos- es un riesgo para el clima del planeta. Retirar al “shipping” significa -decían ellos- “sacar a más de 93 mil barcos mercantes que viajan por el mundo contaminando el ambiente¹⁰”. “Y eso no es conveniente si buscamos acciones globales eficaces”- agregaban.

⁷ Los costos de operación de un buque pueden llegar a 30 mil USD. Hay pérdida por esos 20 días parados.

⁸ Protocolo de Kyoto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, 1998 Art.2.2.

⁹ El shipping es un término difícil de traducir por sí solo, a diferencia de cuando la encontramos unida a otra palabra como shipping company que se traduce como empresa naviera y shipping business: negocio naviero.

Su uso es común en relación con el buque y a lo que representa “enviar algo por medio de él”. Por lo que shipping está relacionado a la actividad primordial por la que un buque mercante se diseña, construye y opera: el transporte marítimo. Usaremos shipping, negocio naviero y transporte marítimo de forma indistinta.

¹⁰ 93161 barcos según UNCTAD, Review of Maritime Transport 2017, pág.23.



¿Por qué resulta adecuado dejar al transporte marítimo fuera del alcance de los Acuerdos de París y mantenerlo bajo la regulación de la OMI?

El shipping es regulado por la OMI desde hace 70 años, mediante convenios que abarcan, construcción, equipamiento, protección del medio ambiente y formación de marinos. Inclusive el desguace de buques¹¹. Por lo que es fácil advertir el compromiso que tiene esta agencia de las Naciones Unidas ante el cambio climático.

Principios del Protocolo de Kioto y de la OMI

La idea de mantener al transporte marítimo fuera de los Acuerdos de París proviene del Protocolo de Kioto en 1998. Este Protocolo se basa en el principio de “responsabilidad compartida pero diferenciada”; en cambio, la OMI se gestiona con el otro principio más severo: “Trato no favorable”. El Protocolo acepta acciones diferenciadas de los países. La OMI no, todos deben cumplir los convenios. Veamos el detalle.

El Protocolo diferencia a los países firmantes en países del Anexo 1 y los que no son del Anexo 1¹².

Los países del anexo 1 son los países desarrollados, obligados a llevar a cabo acciones de mitigación. Los que no son del Anexo 1, son los países en vía de desarrollo que NO tienen obligaciones de mitigación. No tienen obligación alguna de cara a la disminución de emisiones.

¿Entonces cómo se espera controlar las emisiones de la flota mercante mundial?

Eso es trabajo de la OMI.

Haber dejado al transporte marítimo fuera del control del Protocolo de Kioto y dejárselo a la OMI, obedece a una singularidad del negocio naviero y de la marina mercante: Los registros abiertos que muchos países han implementado en su legislación¹³ y su consecuencia: las banderas de conveniencia¹⁴.

Los registros abiertos en la marina mercante

El negocio naviero es de gran inversión y alto riesgo. Siempre fue así desde la noche de los tiempos. Para evitar sobrecostos, muchos navieros registran sus barcos en países con registro abierto, que suelen ser países en vías de desarrollo, condición que los excluye del Anexo 1 del protocolo de Kioto.

El 70% de la flota mercante mundial está registrada en este tipo de países de registro abierto¹⁵. Quizá parezca que este registro es ilegal pero no es así. Los países son soberanos y pueden dictar leyes nacionales que permitan registrar barcos sea cual fuere la nacionalidad del su propietario¹⁶. Los registros abiertos permiten a los navieros ser competitivos en el mercado global.

Los barcos se gobiernan bajo las normas y leyes del país cuya bandera enarbola y si más del 70% de la flota mercante se

¹¹ Convenio de Hong -Kong sobre reciclaje de buques, 2009.

¹² Existe el Anexo 2, pero debe disculparme el lector de no mencionarlo porque no contribuye a lo que pretendo explicar.

¹³ Por registros abiertos debemos entender como aquella facilidad que brindan ciertos países para que navieros de otras nacionalidades registren sus barcos en puertos de su país. Otorgándoles de esa manera la facultad de enarbolar su bandera. Este registro abierto permite reducir costos a los propietarios de los barcos.

¹⁴ Se debe entender por bandera de conveniencia aquella que proviene como consecuencia del registro abierto, donde el pabellón que enarbola el barco NO es la misma del país de nacionalidad del propietario.

¹⁵ UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2017, pág.32. Países como Panamá, Liberia, Malta, Bahamas.

¹⁶ La Convención de Viena, 1919, permite a cualquier país (inclusive sin mar), registrar barcos.

encuentra registrado en países que no se encuentran en el anexo 1, más del 70% de los barcos que navegan por el mundo NO tendrían la obligación de cumplir lo establecido por el Acuerdo de París.

Por ejemplo: Panamá y Liberia lideran el ranking de países con mayor flota registrada, más de 8,000 y más de 3,000¹⁷ respectivamente. Como no se encuentran en el Anexo 1 del Protocolo de Kioto, no están obligados a acciones de mitigación de emisiones y como los buques se gobiernan bajo las leyes del estado del pabellón que enarbolan, tampoco están obligados. Eso es responsabilidad compartida pero diferenciada.

Perú tiene una flota compuesta por 22¹⁸ barcos y ha firmado el Acuerdo de París; pero como no forma parte del anexo 1, entonces esos 22 barcos no tendrían la obligación de tomar acciones de mitigación de emisiones. La emisión de 22 barcos quizá no sea mucha, pero imaginemos la emisión de 8052 barcos registrados en Panamá.

Por eso la opción más eficaz para reducir emisiones de la flota mercante mundial es la OMI. La OMI con su principio de trato no favorable asegura que todo Convenio adoptado se aplique igual a todo barco en el mundo. No interesa si la bandera que enarbola es de un país pobre o rico, ni que esté o no en el anexo 1 del Protocolo de Kioto, se debe cumplir con lo adoptado por la OMI sea cual sea la condición del país de registro.

Ese es el motivo de haber dejado la regulación del transporte marítimo en materia de protección del medio ambiente a la OMI. Así que no es cierto que éste haya quedado sin regulación, al contrario, compromete a la OMI a un mayor reto.

En palabras de un exsecretario General de la OMI, Mr. Sekimizu, respecto a la no inclusión del transporte marítimo en los Acuerdos de París:

“The absence of any specific mention of shipping in the final text will in no way diminish the strong commitment of IMO as the regulator of the shipping industry to continue work to address GHG emissions from ships engaged in international trade”.

Conclusiones

El negocio naviero o “shipping”, por su complejidad, debe mantenerse fuera del alcance de los Acuerdos de las futuras COP y debe ser la OMI la que establezca la estrategia de mitigación de sus emisiones.

La OMI convocará en abril, a su Comité de Protección del Medio Ambiente a fin de adoptar una estrategia final contra las emisiones del shipping. Y debe hacer todos los esfuerzos para llegar a un acuerdo.

La COP24 será en diciembre del 2018 en Katowice (Polonia) y percibo que, si la OMI no llega a un acuerdo en abril, la COP24 incluirá al “shipping” en los Acuerdos.

¹⁷ UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2017, Panamá registra 8052 buques y Liberia 3296

¹⁸ Parque acuático MTC 2016, <http://dgta.mtc.gob.pe/portaldgta/index.jsf>



