ANEXO 15

RESOLUCIÓN MEPC.377(80)
(adoptada el 7 de julio de 2023)

ESTRATEGIA DE 2023 DE LA OMI SOBRE LA REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE GEI PROCEDENTES DE LOS BUQUES

EL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO,

RECORDANDO el artículo 38 e) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones del Comité de Protección del Medio Marino (el Comité) a fin de examinar todas las demás cuestiones que competan a la Organización y tomar al respecto medidas que contribuyan a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques,

RECONOCIENDO que la Organización ha trabajado continuamente desde la adopción de la resolución 8 de la Conferencia sobre las emisiones de dióxido de carbono de los buques en septiembre de 1997 para abordar las emisiones de los gases de efecto invernadero (GEI) procedentes de los buques, en particular mediante la adopción de medidas de eficiencia energética técnicas y operacionales de carácter obligatorio a nivel mundial para los buques regidos por el Anexo VI del Convenio MARPOL,

RECONOCIENDO TAMBIÉN las decisiones adoptadas por la Asamblea en sus periodos de sesiones trigésimo y trigésimo segundo de diciembre de 2017 y diciembre de 2021, respectivamente, en los que se aprobó el principio estratégico de la Organización "Responder al cambio climático",

RECORDANDO que el Comité, en su 72º periodo de sesiones (MEPC 72), celebrado en abril de 2018, adoptó la resolución MEPC.304(72): "Estrategia inicial de la OMI sobre la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques" (Estrategia inicial de la OMI sobre los GEI),

TOMANDO NOTA de que en la Estrategia inicial de la OMI sobre los GEI se prevé la adopción de una estrategia revisada de la OMI sobre los GEI en 2023,

RECORDANDO la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas,

RECORDANDO TAMBIÉN el Acuerdo de París adoptado en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (COP 21), en el que se define el objetivo a largo plazo de mantener el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de 2 ºC con respecto a los niveles preindustriales y proseguir los esfuerzos para limitar ese aumento de temperatura a 1,5 ºC con respecto a los niveles preindustriales, reconociendo que de esta manera se reducirían significativamente los riesgos y repercusiones del cambio climático, como también se reconoció en el Pacto de Glasgow por el Clima en la COP 26 y en el Plan de implantación de Sharm el-Sheikh en la COP 27,

RECORDANDO ASIMISMO la resolución A.998(25) de la Asamblea de la OMI, relativa a la necesidad de creación de capacidad para elaborar e implantar instrumentos nuevos y enmendar los existentes,

RECORDANDO que el Comité de Seguridad Marítima, en su 107º periodo de sesiones, decidió iniciar la labor relativa a la "Elaboración de un marco normativo de seguridad para apoyar la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques mediante nuevas tecnologías y combustibles alternativos",

HABIENDO EXAMINADO, en su 80º periodo de sesiones, el proyecto de estrategia de 2023 de la OMI sobre la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques,

1 ADOPTA la "Estrategia de 2023 de la OMI sobre la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques" (Estrategia de 2023 de la OMI sobre los GEI), que figura en el anexo de la presente resolución;

2 RECONOCE las dificultades a las que es posible que se enfrenten los países en desarrollo, en particular los países menos adelantados (PMA) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID), en la implantación de la Estrategia de 2023 de la OMI sobre los GEI;

3 RECONOCE TAMBIÉN la importancia de abordar el factor humano, incluidas las repercusiones en la gente de mar y otros profesionales marítimos, en la implantación segura de la Estrategia de 2023 de la OMI sobre los GEI;

4 INVITA al Secretario General a que formule las disposiciones adecuadas en el Programa integrado de cooperación técnica (PICT), el Fondo fiduciario TC GEI de la OMI y cualquier otro medio de apoyo relativo a las medidas de seguimiento de la Estrategia de 2023 de la OMI sobre los GEI que pueda decidir el Comité y puedan implantar los países en desarrollo, en particular los PMA y los PEID;

5 ACUERDA mantener la Estrategia de 2023 de la OMI sobre los GEI sometida a examen con miras a la adopción de una estrategia revisada de la OMI sobre los GEI en 2028;

6 ACUERDA TAMBIÉN que con la Estrategia de 2023 de la OMI sobre los GEI queda revocada, a partir de la fecha de la presente, la Estrategia inicial de la OMI sobre los GEI de 2018.

ANEXO

ESTRATEGIA DE 2023 DE LA OMI SOBRE LA REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE GEI PROCEDENTES DE LOS BUQUES

Índice

1 INTRODUCCIÓN

2 VISIÓN

3 NIVELES DE AMBICIÓN, PUNTOS DE COMPROBACIÓN INDICATIVOS Y PRINCIPIOS RECTORES

4 POSIBLES MEDIDAS DE REDUCCIÓN DE LOS GEI A CORTO, MEDIO Y LARGO PLAZO CON LOS PLAZOS POSIBLES Y SUS REPERCUSIONES PARA LOS ESTADOS

5 OBSTÁCULOS Y MEDIDAS DE APOYO, CREACIÓN DE CAPACIDAD Y COOPERACIÓN TÉCNICA, E I+D

6 MEDIDAS DE SEGUIMIENTO

7 EXAMEN PERIÓDICO DE LA ESTRATEGIA

APÉNDICE 1 VISIÓN GENERAL DE LA LABOR PREVIA REALIZADA POR LA ORGANIZACIÓN PARA HACER FRENTE A LAS EMISIONES DE GEI PROCEDENTES DE LOS BUQUES

APÉNDICE 2 VISIÓN GENERAL DE LAS INICIATIVAS PERTINENTES DE LA ORGANIZACIÓN EN APOYO DE LA REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE GEI PROCEDENTES DE LOS BUQUES

1 INTRODUCCIÓN

1.1 La Organización Marítima Internacional (OMI o la Organización) es el organismo especializado de las Naciones Unidas responsable de la seguridad, la protección y la eficacia del transporte marítimo y de la prevención de la contaminación por los buques.

1.2 La "Estrategia de 2023 de la OMI sobre la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques" (la Estrategia de 2023 de la OMI sobre los GEI) representa la continuación de la labor de la OMI como órgano internacional competente para hacer frente a las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes del transporte marítimo internacional. Esta labor incluye la resolución A.963(23) de la Asamblea: "Políticas y prácticas de la OMI en materia de reducción de las emisiones de los gases de efecto invernadero procedentes de los buques", adoptada el 5 de diciembre de 2003, en la que se insta al Comité de Protección del Medio Marino (MEPC o el Comité) a que determine y elabore los mecanismos necesarios para lograr la limitación o reducción de las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional.

1.3 En respuesta a la petición formulada por la Asamblea, la Organización ha llevado a cabo la labor para hacer frente a las emisiones de GEI procedentes de los buques, que se resume en el apéndice 1.

1.4 La "Estrategia inicial de la OMI sobre la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques" (resolución MEPC.304(72)) fue el primer hito que figura en la "Hoja de ruta para elaborar una estrategia detallada de la OMI sobre la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques" (la Hoja de ruta), aprobada en el MEPC 70. En la Hoja de ruta se señalaba que en 2023 debía adoptarse una estrategia revisada.

1.5 La adopción de la Estrategia de 2023 de la OMI sobre los GEI es el último hito establecido en la Hoja de ruta. Dicha estrategia de 2023 sustenta también el ímpulso y representa la continuación de la labor de la OMI como órgano internacional competente para hacer frente a las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional.

Contexto

1.6 La Estrategia de 2023 de la OMI sobre los GEI se sitúa en un contexto más amplio que incluye:

.1 otros instrumentos existentes relacionados con el derecho del mar, incluida la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM), y con el cambio climático, incluida la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) y sus instrumentos jurídicos conexos, entre ellos, el Acuerdo de París;

.2 el liderazgo que ejerce la Organización en cuanto a la elaboración, la adopción y la asistencia en la implantación de la normativa ambiental aplicable al transporte marítimo internacional;

.3 la decisión del trigésimo segundo periodo de sesiones de la Asamblea (A 32), celebrado en diciembre de 2021, de adoptar un principio estratégico para la Organización titulado: "Responder al cambio climático"; y

.4 la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas.

Emisiones e hipótesis sobre emisiones

1.7 En el Tercer Estudio de la OMI sobre los GEI (2014) se calculó que las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional en 2012 representaron aproximadamente el 2,2 % de las emisiones antropogénicas de CO_2 y que dichas emisiones podrían aumentar entre un 50 % y un 250 % para 2050.

1.8 En el Cuarto Estudio de la OMI sobre los GEI (2020) se calculó que las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo en 2018 representaron alrededor del 2,89 % de las emisiones antropogénicas mundiales de GEI y que dichas emisiones podrían representar entre el 90 % y el 130 % de los niveles de emisiones de 2008 para 2050.

1.9 Las estimaciones anuales futuras de la OMI sobre las emisiones y la intensidad de carbono que se elaboren con la información disponible de la base de datos de la OMI sobre el consumo de fueloil de los buques (DCS de la OMI) y otras fuentes pertinentes contribuirían a reducir las incertidumbres asociadas a estas estimaciones e hipótesis sobre emisiones.

Objetivos de la Estrategia de 2023 de la OMI sobre los GEI

1.10 La Estrategia de 2023 de la OMI sobre los GEI tiene por objeto:

.1 mejorar la contribución de la OMI a los esfuerzos mundiales haciendo frente a las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional. Entre los esfuerzos internacionales encaminados a hacer frente a las emisiones de GEI están el Acuerdo de París y sus objetivos y la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas y su Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 13: "Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos";

.2 determinar las medidas que ha de implantar el sector del transporte marítimo internacional, según proceda, abordando al mismo tiempo las repercusiones para los Estados y reconociendo el papel fundamental que desempeña el transporte marítimo internacional en apoyo del desarrollo continuo del comercio mundial y de los servicios del transporte marítimo; y

.3 determinar las actuaciones y medidas, según proceda, para contribuir a la consecución de los objetivos mencionados, incluidos los incentivos para la investigación y el desarrollo y la vigilancia de las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional.

2 VISIÓN

La OMI sigue comprometida a reducir las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional y, con carácter urgente, tiene por objetivo eliminarlas gradualmente en cuanto sea posible, aunque fomentando, en el marco de la Estrategia, una transición justa y equitativa.

3 NIVELES DE AMBICIÓN, PUNTOS DE COMPROBACIÓN INDICATIVOS Y PRINCIPIOS RECTORES

Niveles de ambición

3.1 A reserva de las enmiendas que puedan introducirse en función del examen que lleve a cabo la Organización de conformidad con la sección 7, en la Estrategia de 2023 de la OMI

sobre los GEI se determinan niveles de ambición para el sector del transporte marítimo internacional, teniendo presente que la innovación tecnológica y la introducción y disponibilidad mundiales de fuentes de energía, combustibles y/o tecnologías de emisiones de GEI nulas o casi nulas para el transporte marítimo internacional serán fundamentales para alcanzar el nivel de ambición general.

3.2 En los niveles de ambición y los puntos de comprobación indicativos deberían tenerse en cuenta las emisiones de GEI del pozo a la estela de los combustibles marinos que se abordan en las "Directrices sobre la intensidad de los GEI en el ciclo de vida de los combustibles marinos" (Directrices LCA), elaboradas por la Organización[47] con el objetivo general de reducir las emisiones de GEI dentro de los límites del sistema energético del transporte marítimo internacional y evitar una transferencia de las emisiones a otros sectores.

3.3 Los niveles de ambición que guían la Estrategia de 2023 de la OMI sobre los GEI son los siguientes:

.1 la intensidad de carbono de los buques disminuirá mediante la mejora de la eficiencia energética de los buques nuevos

examinar con el propósito de reforzar las prescripciones de proyecto de eficiencia energética para los buques;

.2 la intensidad de carbono del transporte marítimo internacional disminuirá

reducir las emisiones de CO_2 por trabajo de transporte, como promedio para todo el transporte marítimo internacional, en al menos un 40 % para 2030, en comparación con los niveles de 2008;

.3 la adopción de fuentes de energía, combustibles y/o tecnologías de emisiones de GEI nulas o casi nulas aumentará

la adopción de fuentes de energía, combustibles y/o tecnologías de emisiones de GEI nulas o casi nulas representará, como mínimo, el 5 %, con el objetivo de llegar al 10 %, de la energía utilizada por el transporte marítimo internacional para 2030; y

.4 las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional llegarán a ser netas nulas

alcanzar el punto máximo de emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional lo antes posible y llegar a unas emisiones de GEI netas nulas en 2050, a más tardar, o alrededor de ese año, es decir, cerca de 2050, teniendo en cuenta las diferentes circunstancias nacionales, al tiempo que prosiguen los esfuerzos para su eliminación progresiva, tal como se pide en la Visión, en consonancia con el objetivo de temperatura a largo plazo establecido en el artículo 2 del Acuerdo de París.

Puntos de comprobación indicativos

3.4 Puntos de comprobación indicativos para alcanzar unas emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional netas nulas:

[47] Resolución MEPC.376(80).

.1 reducir el total de las emisiones anuales de GEI procedentes del transporte marítimo internacional en al menos un 20 %, esforzándose por alcanzar el 30 % para 2030, en comparación con 2008; y

.2 reducir el total de las emisiones anuales de GEI procedentes del transporte marítimo internacional en al menos un 70 %, esforzándose por alcanzar el 80 % para 2040, en comparación con 2008.

Principios rectores

3.5 Los principios rectores de la Estrategia de 2023 de la OMI sobre los GEI incluyen:

.1 la necesidad de tener conciencia de los principios consagrados en los instrumentos ya elaborados, tales como:

.1 el principio de no discriminación y el principio de no dar un trato más favorable, consagrados en el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (Convenio MARPOL) y en otros convenios de la OMI; y

.2 el principio de las responsabilidades comunes pero diferenciadas y las capacidades respectivas, habida cuenta de las distintas circunstancias nacionales, consagrado en la CMNUCC, su Protocolo de Kyoto y el Acuerdo de París;

.2 la prescripción de que todos los buques, sea cual sea su pabellón, den plena y total efectividad a las medidas obligatorias para garantizar la implantación eficaz de esta estrategia;

.3 la necesidad de considerar las repercusiones de las medidas para los Estados, incluidos los países en desarrollo y, en particular, para los países menos adelantados (PMA) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID), y sus necesidades emergentes específicas, según se reconoce en el Plan estratégico revisado de la Organización (resolución A.1149(32)); y

.4 la necesidad de tomar decisiones basadas en pruebas complementada con el enfoque preventivo que se expone en la resolución MEPC.67(37).

4 POSIBLES MEDIDAS DE REDUCCIÓN DE LOS GEI A CORTO, MEDIO Y LARGO PLAZO CON LOS PLAZOS POSIBLES Y SUS REPERCUSIONES PARA LOS ESTADOS

Plazos

4.1 Las posibles medidas que figuran en la presente estrategia de 2023 de la OMI sobre los GEI deberían atenerse a los siguientes plazos:

.1 las medidas de reducción de los GEI a corto plazo son aquellas medidas ultimadas y acordadas por el Comité entre 2018 y 2023, que figuran en el apéndice 1;

.2 el Comité debería ultimar y acordar el conjunto de medidas de reducción de los GEI a medio plazo para 2025. Las fechas de entrada en vigor y el momento en que la medida o medidas pueden empezar a reducir de manera

efectiva las emisiones de GEI podrían determinarse para el conjunto de medidas o para cada medida individualmente;

.3 el Comité podría ultimar y acordar otras posibles medidas de reducción de los GEI a medio plazo entre 2023 y 2030. Las fechas de entrada en vigor y el momento en que la medida puede empezar a reducir de manera efectiva las emisiones de GEI se determinarían para cada medida individualmente; y

.4 las posibles medidas a largo plazo podrían ser las medidas ultimadas y acordadas por el Comité más allá de 2030, que se elaborarán como parte del examen de 2028 de la Estrategia de la OMI sobre los GEI.

4.2 La lista de las posibles medidas no es exhaustiva y no excluye las medidas que la Organización pueda examinar o adoptar más adelante.

Medidas de reducción de los GEI a corto plazo

4.3 De conformidad con las reglas 25.3 y 28.11 del Anexo VI del Convenio MARPOL, el 1 de enero de 2026 a más tardar se habrá ultimado el examen de las medidas técnicas y operacionales obligatorias y basadas en objetivos para reducir la intensidad de carbono del transporte marítimo internacional (las "medidas de reducción de los GEI a corto plazo").

4.4 El Comité podrá decidir iniciar un examen de la otra medida o medidas a corto plazo que figuran en el apéndice 1.

Conjunto de posibles medidas de reducción de los GEI a medio plazo

4.5 De conformidad con los plazos establecidos en esta estrategia y el plan de trabajo, teniendo en cuenta los objetivos de reducción, deberían elaborarse y ultimarse un conjunto de posibles medidas que incluyan:

.1 un elemento técnico, a saber, una norma basada en objetivos sobre combustibles marinos que regule la reducción gradual de la intensidad en cuanto a GEI de los combustibles marinos; y

.2 un elemento económico, sobre la base de un mecanismo marítimo de fijación de precios de las emisiones de GEI.

Se evaluarán los posibles elementos económicos observando criterios específicos que se tendrán en cuenta en la evaluación amplia de las repercusiones, con miras a facilitar la ultimación del conjunto de medidas.

Las medidas de reducción de los GEI a medio plazo deberían promover eficazmente la transición energética del transporte marítimo y deberían proporcionar a la flota mundial el incentivo necesario, contribuyendo al mismo tiempo a la igualdad de condiciones y una transición justa y equitativa.

4.6 De conformidad con la fase III del plan de trabajo, la medida o medidas del conjunto deberían ser elaboradas y adoptadas junto con las evaluaciones de las repercusiones para los Estados.

4.7 En la elaboración del conjunto de posibles medidas de reducción de los GEI a medio plazo deberían tenerse en cuenta las emisiones de GEI del pozo a la estela de los combustibles marinos, que se abordan en las Directrices LCA elaboradas por la Organización con el objetivo general de reducir las emisiones de GEI dentro de los límites del sistema

energético del transporte marítimo internacional y evitar una transferencia de las emisiones a otros sectores.

Sinergias con las medidas existentes

4.8 Además, se estudiarán las posibles sinergias con otras medidas existentes, como el indicador de intensidad de carbono (CII), en particular en lo que respecta a los incentivos para la eficiencia energética y la adopción de mejores prácticas operacionales en la cadena de valor del transporte marítimo u otras tecnologías para reducir las emisiones de los buques.

Otras posibles medidas de reducción de los GEI a medio plazo

4.9 Además del conjunto de posibles medidas de reducción de los GEI a medio plazo, la Organización debería continuar elaborando otras de este tipo con miras a que las emisiones de GEI procedentes de los buques disminuyan. Todas las que se indican a continuación representan posibles medidas adicionales a medio plazo de la Organización sobre cuestiones relacionadas con la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques:

Formulación de políticas bien fundadas:

.1 la Secretaría realizará estimaciones anuales de la OMI de la intensidad de carbono y de las emisiones de GEI utilizando la información disponible del DCS de la OMI y otras fuentes pertinentes, así como otros estudios que sirvan de base para la adopción de decisiones de carácter normativo;

.2 elaboración de un mecanismo de información para compilar y compartir las lecciones extraídas en la implantación de las medidas mediante un posible intercambio de información sobre las mejores prácticas;

Apoyo a la disponibilidad y adopción a escala mundial de fuentes de energía, combustibles y/o tecnologías de emisiones de GEI nulas o casi nulas

.3 elaboración ulterior de las Directrices LCA;

.4 realización de una evaluación de la reglamentación sobre los aspectos de seguridad relacionados con la reducción de las emisiones de GEI de conformidad con la presente estrategia y elaboración de una hoja de ruta que respalde la ejecución segura de la Estrategia;

.5 examen y análisis de medidas encaminadas a abordar las emisiones de metano y óxido nitroso y fortalecimiento de las medidas para hacer frente a las emisiones de compuestos orgánicos volátiles;

.6 incentivos para que los pioneros desarrollen y adopten tecnologías nuevas; y

.7 examen y análisis de medidas para alentar el desarrollo y las actividades de los puertos en todo el mundo a fin de facilitar la reducción de las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo, incluidos el suministro de energía a los buques y en tierra procedente de fuentes renovables y la infraestructura de apoyo a las fuentes de energía y/o combustibles de emisiones de GEI nulas o casi nulas, y para optimizar la cadena logística y su planificación, incluidos los puertos.

Repercusiones para los Estados

4.10 Deberían evaluarse y tenerse en cuenta, según proceda, las repercusiones que tendría en los Estados una medida/combinación de medidas, antes de su adopción, de conformidad con el "Procedimiento revisado para evaluar las repercusiones de las posibles medidas en los Estados".[48] Debería prestarse especial atención a las necesidades de los países en desarrollo, en particular los PMA y los PEID.

4.11 El Comité debería examinar la evaluación amplia de las repercusiones para fundamentar el examen de la medida o medidas propuestas y adoptar las disposiciones oportunas.

4.12 Las repercusiones para los Estados de la medida o medidas deberían evaluarse, según proceda, de acuerdo con los siguientes factores, entre otros:

.1 distancia geográfica y conectividad a los principales mercados;
.2 tipo y valor de la carga;
.3 dependencia del transporte;
.4 costos del transporte;
.5 seguridad alimentaria;
.6 respuesta a los desastres;
.7 rentabilidad; y
.8 progreso y desarrollo socioeconómicos.

4.13 Una vez que se haya ultimado la evaluación amplia de las repercusiones y se hayan evaluado y abordado, según proceda, las repercusiones desproporcionadamente negativas, la medida o medidas podrán examinarse para su adopción.

4.14 Una vez que se adopte y promulgue una medida, el Comité debería mantener su implantación y sus repercusiones sometidas a examen, si así lo solicitan los Estados Miembros, de modo que puedan realizarse los ajustes necesarios.

5 OBSTÁCULOS Y MEDIDAS DE APOYO, CREACIÓN DE CAPACIDAD Y COOPERACIÓN TÉCNICA, E I+D

5.1 El Comité reconoce que los países en desarrollo, en particular los PMA y los PEID, tienen necesidades especiales por lo que respecta a la creación de capacidad y la cooperación técnica.

5.2 El Comité reconoce las dificultades con las que algunas delegaciones de países en desarrollo, en particular PMA y PEID, podrían encontrarse a la hora de participar en la labor de la Organización, en especial en las cuestiones relacionadas con los GEI. A este respecto, la Organización debería evaluar periódicamente la provisión de recursos financieros a través del Fondo fiduciario voluntario de donantes múltiples establecido por la Organización con el fin de ayudar a los países en desarrollo, en particular los PMA y los PEID, a asistir a las reuniones del MEPC y el Grupo de trabajo interperiodos sobre la reducción de las emisiones de GEI (ISWG-GHG).

5.3 Al elaborar las posibles medidas de reducción de los GEI a medio y largo plazo, debería hacerse lo posible por garantizar una transición justa y equitativa que no deje a ningún país atrás, incluidas las medidas de apoyo.

[48] Circular MEPC.1/Circ.885/Rev.1.

5.4 El Comité reconoce que la elaboración de fuentes de energía, combustibles y/o tecnologías de emisiones de GEI nulas o casi nulas, así como la consecución de su disponibilidad a escala mundial, y la creación de las infraestructuras portuarias necesarias correspondientes podrían constituir obstáculos concretos para la implantación de posibles medidas.

5.5 El Comité reconoce la necesidad de disponer de un enfoque amplio que permita regular la seguridad de los buques que utilicen fuentes de energía, combustibles y/o tecnologías de emisiones de GEI nulas o casi nulas, en el que se aborde, entre otras cosas, el factor humano, con el fin de garantizar la implantación segura de la presente estrategia.

5.6 Reconociendo las repercusiones que esta estrategia tendrá en la gente de mar y otros profesionales marítimos, se pide además a la Organización que evalúe sus instrumentos, orientaciones y normas de formación a fin de contribuir a garantizar una transición justa para la gente de mar y otra mano de obra marítima que no deje a nadie atrás.

Prosecución y potenciación de los acuerdos de asociación, la cooperación técnica, las actividades de creación de capacidad y la cooperación tecnológica

5.7 El Comité podría contribuir a los esfuerzos para fomentar las fuentes de energía, los combustibles y/o las tecnologías de emisiones de GEI nulas o casi nulas mediante la facilitación de asociaciones entre los sectores público y privado y el intercambio de información.

5.8 El Comité debería seguir proporcionando mecanismos para facilitar el intercambio de información, la transferencia de tecnología, la creación de capacidad y la cooperación técnica, teniendo en cuenta lo dispuesto en la resolución MEPC.229(65): "Fomento de la cooperación técnica y transferencia de tecnología relacionadas con la mejora de la eficiencia energética de los buques".

5.9 El Comité reconoce que la descarbonización del transporte marítimo debería ser posible en todos los Estados Miembros de la OMI y además puede crear oportunidades nuevas para que los países en desarrollo, incluidos los PMA y los PEID, participen en la cadena de valor de la producción y distribución de fuentes de energía, combustibles y/o tecnologías de emisiones de GEI nulas o casi nulas para el transporte marítimo internacional.

5.10 La Organización debería evaluar periódicamente la provisión de recursos financieros y tecnológicos y la creación de capacidad para la implantación de la Estrategia revisada a través del Programa integrado de cooperación técnica (PICT), el Fondo fiduciario TC GEI de la OMI y otras iniciativas, incluidos los programas patrocinados por la OMI y los Estados Miembros, que se indican en la lista que figura en el apéndice 2.

5.11 Además, la Organización podrá:

.1 elaborar un programa de formación y capacitación para la gente de mar en apoyo de la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques;

.2 iniciar actividades y proyectos piloto de I+D sobre la propulsión marina y las fuentes de energía, los combustibles y/o las tecnologías de emisiones de GEI nulas o casi nulas para seguir mejorando la eficiencia energética de los buques y apoyar la disponibilidad y adopción a escala mundial de combustibles y tecnologías con contenido de carbono bajo o nulo;

.3 apoyar la implantación de las medidas existentes de reducción de los GEI a corto plazo a través, entre otras cosas, de acuerdos de asociación y

provisión de recursos financieros y tecnológicos, una mayor cooperación técnica y actividades de creación de capacidad y cooperación tecnológica; y

.4 iniciar esfuerzos para estudiar oportunidades de producción de combustibles renovables que se pongan a disposición del transporte marítimo internacional, especialmente en los países en desarrollo, incluidos los PMA y los PEID.

6 MEDIDAS DE SEGUIMIENTO

6.1 Debería elaborarse un programa de medidas de seguimiento para la Estrategia de 2023 de la OMI sobre los GEI.

6.2 A continuación se indican las etapas clave para la adopción de la Estrategia de 2028 de la OMI sobre los GEI:

Plazos previstos	**Hitos**		
	Evaluación amplia de las repercusiones del conjunto de posibles medidas a medio plazo	**Elaboración de posibles medidas a medio plazo**	**Otros hitos**
MEPC 80 (verano de 2023)	Inicio de la evaluación amplia de las repercusiones	Inicio de la fase III del plan de trabajo sobre la elaboración de medidas a medio plazo	
MEPC 81 (primavera de 2024)	Informe provisional	Ultimación del conjunto de medidas	
MEPC 82 (otoño de 2024)	Ultimación del informe		
MEPC 83 (primavera de 2025)		Aprobación de medidas	Examen de la medida a corto plazo que habrá de ultimarse para el 1 de enero de 2026
Periodo de sesiones extraordinario de uno o dos días del MEPC (seis meses después del MEPC 83, en otoño de 2025)		Adopción de medidas	
MEPC 84 (primavera de 2026)			
MEPC 85 (otoño de 2026)			
16 meses después de la adopción (2027)		Entrada en vigor de las medidas	
MEPC 86 (verano de 2027)			Inicio del examen de la Estrategia de 2023 de la OMI sobre los GEI
MEPC 87 (primavera de 2028)			
MEPC 88 (otoño de 2028)			Ultimación del examen de la Estrategia de 2023 de la OMI sobre los GEI con miras a la adopción de la Estrategia de 2028 de la OMI sobre los GEI

6.3 La curva de los costes marginales de reducción (MACC) para cada medida, según proceda, debería comprobarse y actualizarse, y luego evaluarse regularmente.

7 EXAMEN PERIÓDICO DE LA ESTRATEGIA

7.1 La Estrategia de la OMI sobre los GEI debería someterse a examen cada cinco años, y el primero de ellos tendrá lugar en 2028.

7.2 El Comité debería llevar a cabo el examen, incluida la determinación del ámbito del examen y su mandato.

7.3 Los exámenes de los niveles de ambición deberían tener en cuenta las estimaciones actualizadas de las emisiones, las opciones de reducción de las emisiones y la disponibilidad para el transporte marítimo internacional, así como los informes del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC), y los futuros inventarios y estudios de la OMI sobre los GEI, según proceda, para evaluar los avances hacia la consecución de unas emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional netas nulas. En los exámenes también deberían tenerse en cuenta los datos disponibles sobre las repercusiones para los Estados de cualquier medida o medidas que se apliquen, incluida la información facilitada por los Estados o por organizaciones o instituciones internacionales, de modo que puedan realizarse los ajustes necesarios según lo previsto en el "Procedimiento revisado para evaluar las repercusiones de las posibles medidas en los Estados" (MEPC.1/Circ.885/Rev.1).

APÉNDICE 1

VISIÓN GENERAL DE LA LABOR PREVIA REALIZADA POR LA ORGANIZACIÓN PARA HACER FRENTE A LAS EMISIONES DE GEI PROCEDENTES DE LOS BUQUES

A continuación se facilita una visión general de la labor realizada por la OMI para hacer frente a las emisiones de GEI procedentes de los buques:

.1 el MEPC 62 (julio de 2011) adoptó la resolución MEPC.203(62): "Inclusión de reglas sobre la eficiencia energética de los buques en el Anexo VI del Convenio MARPOL", mediante la cual se introducen medidas técnicas (EEDI) y operacionales (SEEMP) obligatorias para la eficiencia energética de los buques;

.2 el MEPC 65 (mayo de 2013) adoptó la resolución MEPC.229(65): "Fomento de la cooperación técnica y transferencia de tecnología relacionadas con la mejora de la eficiencia energética de los buques", con el fin de facilitar asistencia técnica a los Estados Miembros para posibilitar la cooperación en el ámbito de la transferencia de tecnologías de eficiencia energética, en particular a los países en desarrollo;

.3 el MEPC 67 (octubre de 2014) aprobó el Tercer Estudio de la OMI sobre los GEI (2014), en el que se calcula que las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional en 2012 representaron aproximadamente el 2,2 % de las emisiones antropogénicas de CO_2 y que dichas emisiones podrían aumentar entre un 50 % y un 250 % para 2050;

.4 el MEPC 70 (octubre de 2016) adoptó, mediante la resolución MEPC.278(70), enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL con miras a introducir el sistema de recopilación de datos sobre el consumo de fueloil de los buques, donde figuran prescripciones obligatorias para que los buques registren y notifiquen su consumo de fueloil, y adoptó además la "Hoja de ruta para elaborar una estrategia detallada de la OMI sobre la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques" (la Hoja de ruta). En el caso de los buques de arqueo bruto igual o superior a 5 000 (que son responsables aproximadamente del 85 % de las emisiones totales de GEI procedentes del transporte marítimo internacional), habrá que recopilar datos sobre el consumo de cada tipo de fueloil que se utilice en ellos, así como, adicionalmente, otros datos específicos, incluidos equivalentes del "trabajo de transporte";

.5 el MEPC 72 (abril de 2018) adoptó, mediante la resolución MEPC.304(72), la "Estrategia inicial de la OMI sobre la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques", en la que se establece una visión que confirma el compromiso de la OMI de reducir las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo internacional y eliminarlas gradualmente lo antes posible, y acordó mantener sometida a examen la Estrategia inicial, con miras a la adopción de una estrategia revisada en 2023;

.6 el MEPC 73 (octubre de 2018) aprobó el "Programa de medidas de seguimiento de la Estrategia inicial de la OMI", destinado a ser utilizado como herramienta de planificación para cumplir los plazos determinados en la Estrategia inicial de la OMI;

.7 el MEPC 74 (mayo de 2019) aprobó la circular MEPC.1/Circ.885: "Procedimiento para evaluar las repercusiones de las posibles medidas en los Estados"; adoptó la resolución MEPC.323(74): "Invitación a los Estados Miembros a que fomenten la cooperación voluntaria entre los sectores portuarios y del transporte marítimo para contribuir a la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques", revisada por el MEPC 79 mediante la resolución MEPC.366(79); y acordó establecer un fondo fiduciario voluntario de donantes múltiples (Fondo fiduciario TC GEI) con miras a facilitar una fuente especializada de apoyo financiero para las actividades de cooperación técnica y de creación de capacidad destinadas a apoyar la implantación de la Estrategia inicial de la OMI sobre la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques;

.8 el MEPC 75 (noviembre de 2020) adoptó la resolución MEPC.327(75): "Fomento de la elaboración y la presentación de planes de acción nacionales voluntarios por parte de los Estados Miembros con miras a abordar las emisiones de GEI procedentes de los buques", revisada por el MEPC 79 mediante la resolución MEPC.367(79); aprobó el Cuarto Estudio de la OMI sobre los GEI (2020); y adoptó, mediante la resolución MEPC.324(75), las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL en las que se promueven y refuerzan las prescripciones de la fase 3 del EEDI aplicables a varios tipos de buques;

.9 el MEPC 76 (junio de 2021) adoptó, mediante la resolución MEPC.328(76), enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL en las que se introduce la medida de reducción de las emisiones de GEI a corto plazo que contiene un índice de eficiencia energética aplicable a los buques existentes (EEXI) técnico, un CII operacional y un Plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP) mejorado; adoptó una serie de siete directrices técnicas que apoyan los marcos del EEXI y el CII; y aprobó un plan de trabajo con el fin de avanzar en la elaboración de medidas de reducción de los GEI a medio y largo plazo de acuerdo con la Estrategia inicial de la OMI sobre la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques y su programa de medidas de seguimiento;

.10 el MEPC 77 (noviembre de 2021) acordó iniciar la revisión de la "Estrategia inicial de la OMI sobre la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques", tras reconocer la necesidad de reforzar la ambición durante el proceso de revisión; y adoptó la resolución MEPC.342(77): "Protección del Ártico de las emisiones de carbono negro procedentes del transporte marítimo", tras reconocer que el carbono negro era un contribuyente potente de corta duración al calentamiento climático;

.11 el MEPC 78 (junio de 2022) adoptó una serie de diez directrices técnicas con el fin de apoyar la implantación de la medida de reducción de los GEI a corto plazo;

.12 en su 128º periodo de sesiones (noviembre de 2022), el Consejo refrendó el mandato ultimado del Fondo fiduciario voluntario de donantes múltiples para facilitar la participación de los países en desarrollo, especialmente los PEID y los PMA, en las reuniones sobre los GEI de la OMI; y acordó examinar el mandato, basándose en la experiencia del primer año completo de funcionamiento del Fondo, a más tardar en el 130º periodo de sesiones del Consejo;

.13 el MEPC 79 (diciembre de 2022) adoptó enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL con miras a revisar el sistema de recopilación de datos sobre el consumo de fueloil para la implantación del EEXI y el marco del CII; aprobó el "Procedimiento revisado para evaluar las repercusiones de las posibles medidas en los Estados" (circular MEPC.1/Circ.885/Rev.1); y adoptó las resoluciones MEPC.366(79) y MEPC.367(79): "Invitación a los Estados Miembros a que fomenten la cooperación voluntaria entre los sectores portuarios y del transporte marítimo para contribuir a la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques" y "Fomento de la elaboración y la presentación de planes de acción nacionales voluntarios por parte de los Estados Miembros con miras a abordar las emisiones de GEI procedentes de los buques", respectivamente; y

.14 el MEPC 80 (julio de 2023) adoptó la resolución MEPC.376(80): "Directrices sobre la intensidad de los GEI en el ciclo de vida de los combustibles marinos" (Directrices LCA); inició la evaluación amplia de las repercusiones del conjunto de posibles medidas a medio plazo; y adoptó la resolución MEPC.377(80): "Estrategia de 2023 de la OMI sobre la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques" (Estrategia de 2023 de la OMI sobre los GEI).

APÉNDICE 2

VISIÓN GENERAL DE LAS INICIATIVAS PERTINENTES DE LA ORGANIZACIÓN EN APOYO DE LA REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE GEI PROCEDENTES DE LOS BUQUES

A continuación se facilita una visión general de las iniciativas pertinentes de la OMI en apoyo de la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques:

.1 El **Programa integrado de cooperación técnica (PICT)** está concebido para ayudar a los gobiernos que carecen de los conocimientos técnicos y los recursos necesarios para disponer de un sector naviero que opere de forma segura y eficaz. El apoyo a las actividades relacionadas con las emisiones de GEI de la OMI en el marco del PICT tiene un carácter claramente prioritario para la Organización. Para 2022-2023 se concibió un programa mundial específico: "Reducción de las emisiones a la atmósfera procedentes de los buques y los puertos e implantación efectiva del Anexo VI del Convenio MARPOL y la Estrategia inicial de la OMI sobre los GEI", con el propósito de ayudar a los Estados Miembros en la implantación de la Estrategia inicial de la OMI, incrementando así las medidas de eficiencia energética para los buques y reduciendo también la contaminación atmosférica procedente de ellos, incluso en los puertos.

.2 El MEPC 74 (mayo de 2019) acordó constituir un **fondo fiduciario voluntario de donantes múltiples (Fondo fiduciario TC GEI)** para proporcionar una fuente especializada de apoyo financiero para las actividades de cooperación técnica y de creación de capacidad destinadas a apoyar la implantación de la "Estrategia inicial de la OMI sobre la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques" (MEPC 74/18/Add.1, anexo 17). Los recursos del Fondo fiduciario incluyen contribuciones voluntarias de los Estados Miembros de la OMI, organismos de las Naciones Unidas, organizaciones internacionales y otras entidades que han manifestado su apoyo a la Estrategia inicial de la OMI.

.3 Con el apoyo prestado por la Unión Europea, el proyecto de la **Red mundial (GMN) de centros de cooperación de tecnología marítima (MTCC)** (aproximadamente 11 millones de dólares de los Estados Unidos, 2016-2022) estableció cinco MTCC en China (MTCC Asia), Fiji (MTCC Pacífico), Kenya (MTCC África), Panamá (MTCC América Latina) y Trinidad y Tobago (MTCC Caribe). Ahora se están ultimando los planes para un proyecto de la fase II de la GMN para que los cinco MTCC continúen su labor de apoyo a la descarbonización marítima en las respectivas regiones y se vinculen a otros proyectos e iniciativas de la OMI. La fase II prestará especial atención a la realización de proyectos piloto de demostración a menor escala (por ejemplo, reformas de buques), centrándose en las necesidades de los países en desarrollo, especialmente los PMA y los PEID.

.4 Con el apoyo prestado por Noruega, el proyecto **Green Voyage 2050** (aproximadamente 7,1 millones de dólares, 2019-2023) ayuda actualmente a los países a realizar evaluaciones de las emisiones del sector marítimo en el plano nacional, a elaborar marcos normativos y planes de acción nacionales (PAN) para abordar las emisiones de GEI procedentes de los buques y a redactar legislación que permita implantar en las leyes

nacionales el Anexo VI del Convenio MARPOL. También se apoya a los países asociados en la identificación e implantación de proyectos piloto con emisiones bajas y nulas de carbono a bordo de los buques y en los puertos. Está previsto que la fase 1 del proyecto finalice en diciembre de 2023 y que una fase nueva garantice la continuación de los esfuerzos, tanto en relación con la ampliación de los proyectos piloto como con la elaboración de los PAN.

.5 El **programa SMART-GEI** (Programa de formación en transporte marítimo sostenible para apoyar la implantación de la Estrategia sobre los GEI) (aproximadamente 2,5 millones de dólares, 2020-2025), financiado por la República de Corea, es un programa de formación destinado a apoyar la implantación de la "Estrategia inicial de la OMI sobre la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques" mediante la creación de capacidad en los PMA y los PEID. Se trata de una serie de programas de formación anuales que consisten en una formación completa en línea, seguida de planes de formación individuales, una formación práctica y una visita de estudios, combinados con la oportunidad de que dos alumnos (una mujer y un hombre) se beneficien además de una beca de la Universidad Marítima Mundial (UMM).

.6 El proyecto de las **Asociaciones GloFouling** (aproximadamente 7 millones de dólares, 2018-2025) se inscribe dentro de una amplia labor de la OMI, en colaboración con el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM), para mejorar la gestión de las incrustaciones biológicas y proteger los ecosistemas marinos de los efectos adversos de las especies acuáticas invasivas. Al apoyar la implantación de las "Directrices de 2011 de la OMI para el control y la gestión de las incrustaciones biológicas de los buques a los efectos de reducir al mínimo la transferencia de especies acuáticas invasivas", este proyecto contribuye también a la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques. Como parte del proyecto se ha elaborado y publicado en 2022 un estudio titulado: *Analysing the Impact of Marine Biofouling on the Energy Efficiency of Ships and the GHG Abatement Potential of Biofouling Management Measures* ("Análisis de las repercusiones de las incrustaciones biológicas marinas en la eficiencia energética de los buques y potencial de reducción de los GEI de las medidas de gestión de las incrustaciones biológicas").

.7 El proyecto **TEST Biofouling** (Transferencia de tecnologías respetuosas con el medio ambiente) (4 millones de dólares, 2022-2025), financiado por Noruega, tiene por objeto ayudar a los países en desarrollo a aumentar sus conocimientos sobre el control y la gestión de las incrustaciones biológicas y mostrar enfoques eficaces para la gestión de las incrustaciones biológicas y la mitigación de los riesgos ambientales relacionados con la transferencia de especies acuáticas invasivas a través de las incrustaciones biológicas mediante proyectos de demostración tanto a escala regional como nacional. El proyecto se centra en probar tecnologías novedosas y nuevos métodos sostenibles de gestión de las incrustaciones biológicas, lo que, en consonancia con el estudio anterior, contribuye indirectamente a reducir las emisiones de GEI.

.8 La fase de implantación del proyecto de la fundación **IMO CARES** (Medidas coordinadas para reducir las emisiones del transporte marítimo)

(aproximadamente 1,5 millones de dólares, 2022-2024), financiado por Arabia Saudita, se inició a comienzos de 2023 con el objetivo fundamental de ayudar a vincular el Norte Global y el Sur Global para la determinación y el ensayo de soluciones tecnológicas listas para su comercialización, transferencias de tecnología, actividades de difusión y adopción de tecnologías, proyectos de demostración experimentales e iniciativas de financiación ecológicas. Este proyecto ayudará al sector marítimo de los países en desarrollo en su transición hacia un futuro con bajas emisiones de carbono, contando con la participación clave de los MTCC a nivel regional.

.9 El proyecto sobre combustibles y tecnologías futuros para un transporte marítimo con emisiones bajas o nulas de carbono (**proyecto FFT**) (aproximadamente 1,2 millones de dólares, 2022-2024) es un proyecto de asociación entre la República de Corea y la OMI, concebido para apoyar la reducción de los GEI procedentes del transporte marítimo internacional mediante la facilitación de análisis técnicos a la Organización en apoyo de los debates sobre políticas mantenidos en el MEPC.

.10 El **Foro de Innovación OMI-PNUMA-Noruega** (aproximadamente 650 000 dólares, 2020-2023), identificado como defensor de la innovación para acelerar la transición del sector marino hacia un futuro con emisiones nulas o bajas. Su finalidad es promover la innovación proporcionando una plataforma mundial para intercambiar las mejores prácticas y colmar las lagunas existentes mediante la compilación de ideas y las novedades más recientes de todos los encargados de formular políticas a nivel internacional.

El segundo Foro de Innovación se celebró en formato híbrido los días 28 y 29 de septiembre de 2022 y estuvo vinculado al lema del Día Marítimo Mundial de la OMI de 2022: "Nuevas tecnologías para un transporte marítimo más ecológico". Asistieron un total de 1 900 participantes presenciales y virtuales.

La reunión de 2023 tendrá lugar junto con el Día Marítimo Mundial, con el lema "50 años del MARPOL: nuestro compromiso continúa", para celebrar el 50º aniversario del Convenio MARPOL y continuar apoyando al Sur Global y la transición ecológica del sector marítimo hacia un futuro sostenible.

.11 La iniciativa **Mesa redonda sobre la financiación del transporte marítimo sostenible (FIN-SMART),** codirigida por la OMI-BERD-Banco Mundial, ha servido de plataforma para que los representantes de los Estados Miembros, instituciones financieras internacionales, representantes de bancos privados y otros interesados clave del sector marítimo puedan determinar los riesgos de inversión, las oportunidades y las soluciones financieras posibles y los instrumentos financieros innovadores de la descarbonización marítima a fin de abordar las necesidades de financiación y las oportunidades de inversión de los países en desarrollo, sobre todo los PMA y los PEID.

Con la tercera mesa redonda FIN-SMART, celebrada en junio de 2023, se pretende, a través de ejemplos concretos de proyectos de descarbonización marítima que han dado lugar a inversiones o que pueden convertirse en proyectos financiables en los países en desarrollo, poner de relieve factores concretos de éxito y el papel de los distintos agentes para lograr inversiones en la descarbonización marítima. También es un ejemplo para mostrar a la

comunidad financiera la oportunidad de inversión en términos más concretos, ya que los países en desarrollo pueden tener grandes recursos sostenibles no utilizados (por ejemplo, energía eólica o solar) que podrían utilizarse para la producción de combustibles verdes que el sector marítimo necesita para acelerar la descarbonización.

.12 El portal **NextGEN** ("navegación ecológica y eficiente"), que fue inaugurado por la OMI y la Autoridad Marítima y Portuaria de Singapur en septiembre de 2021, es una plataforma en línea para apoyar el intercambio de información y la colaboración en iniciativas y proyectos destinados a la descarbonización en el sector marítimo que ofrece la oportunidad de servir de plataforma electrónica para cooperar en toda la cadena de valor marítima. La siguiente fase de la iniciativa NextGEN se puso en marcha en 2022 como Proyecto NextGEN Connect, cuya nueva fase apoya una acción piloto basada en rutas en la región de Asia y el Pacífico para reducir las emisiones del transporte marítimo internacional.

***