



Prueba 1 mes por \$9.500

Mundo

América

Europa

Más países

Home > Mundo > América

Hace 19 horas

La oficina de la ONU con el objetivo de luchar contra el cambio climático que hace todo lo contrario

Documentos internos, grabaciones y decenas de entrevistas revelan lo que ha ocurrido durante años a puerta cerrada: la organización ha retrasado y debilitado repetidamente las regulaciones climáticas.

Matt Apuzzo / The New York Times Service





El transporte marítimo, a diferencia de otras industrias, no es fácil de regular país por país. La Organización Marítima Internacional (OMI) debería hacerlo.

realizador audiovisual

Durante una reunión contenciosa sobre una propuesta de regulaciones climáticas el otoño pasado, un representante diplomático saudí ante la Organización Marítima Internacional (OMI) encendió su micrófono para presentar una airada queja: uno de sus colegas estaba difundiendo las deliberaciones en Twitter a medida que sucedían.

Se trataba de una violación del secreto en el corazón de la OMI, una desconocida pero poderosa agencia de las Naciones Unidas a orillas del Támesis que regula el transporte marítimo internacional y se encarga de reducir las emisiones de una industria que quema un petróleo tan espeso que podría convertirse en asfalto. El transporte marítimo produce tanto dióxido de carbono como todas las plantas de carbón de Estados Unidos juntas.

Documentos internos, grabaciones y decenas de entrevistas revelan lo que ha ocurrido durante años a puerta cerrada: la organización ha retrasado y debilitado repetidamente las regulaciones climáticas, incluso cuando las emisiones del transporte marítimo comercial siguen aumentando, una tendencia que amenaza con socavar los objetivos del acuerdo climático de París de 2016.

Una de las razones de la falta de progreso es que la OMI es un organismo regulador que se dirige de forma concertada con la industria que regula. Constructores navales, compañías petroleras, mineros, fabricantes de productos químicos y otros con enormes intereses financieros en el transporte marítimo comercial se encuentran entre los delegados designados por muchos países miembro. A veces incluso hablan en nombre de los gobiernos, a sabiendas de que los registros públicos son escasos y de que, incluso cuando la organización permite a los periodistas asistir a sus reuniones, suele prohibirles citar a las personas por su nombre.

Le recomendamos: [El océano profundo tampoco es inmune al cambio climático](#)

Un abogado de la agencia subrayó este punto el otoño pasado al referirse a la queja saudí. “Se trata de una reunión privada”, advirtió el abogado, Frederick J. Kenney.

La semana que viene, la organización tiene previsto promulgar sus primeras normas sobre gases de efecto invernadero desde París, normas que no reducen las emisiones, no tienen ningún mecanismo de aplicación y dejan los detalles clave envueltos en el secreto. No hay más propuestas en el proceso de elaboración de reglas, lo que significa que probablemente falten cinco años o más para que se aprueben nuevas regulaciones.

La razón, según los registros, es que algunos de los mismos países que firmaron los acuerdos de París han debilitado repetidamente los esfuerzos para frenar las emisiones del transporte marítimo, al recibir advertencias de los representantes de la industria en cada paso. Los transportistas se han alineado con países en vías de desarrollo como Brasil e India en contra del establecimiento de límites de emisiones. China, que alberga cuatro de los cinco puertos más activos del mundo, argumentó durante años que era demasiado pronto para hacer cambios o incluso establecer objetivos.



Nuestras primicias en Google News

A menudo, lo que los políticos dicen públicamente no coincide con su postura a puerta cerrada. En 2019, por ejemplo, cuando el presidente chileno, Sebastián Piñera, instó a los líderes mundiales a asumir “compromisos climáticos más ambiciosos”, sus diplomáticos en Londres trabajaron para derrotar la imposición de límites de

en Londres trabajaron para derrotar la imposición de límites de velocidad del transporte marítimo, una medida que habría reducido las emisiones de carbono.

Le puede interesar: El calentamiento de los océanos alcanza niveles récord

Hay mucho en juego. El transporte marítimo, a diferencia de otras industrias, no es fácil de regular país por país. Un buque cisterna construido en Japón, por ejemplo, puede ser propiedad de una empresa griega y su navegación estar a cargo de una tripulación india desde China hasta Australia, todo ello bajo la bandera de Panamá. Por eso, cuando los líderes mundiales omitieron el transporte marítimo internacional del Acuerdo de París, la responsabilidad recayó en la OMI, que ha estandarizado las normas desde 1948.

Así que si la OMI no frena las emisiones del transporte marítimo, no está claro quién lo hará. Y por ahora, la agencia no tiene prisa para cambiar.

“Han hecho lo imposible para tratar de bloquear, diluir o desalentar las conversaciones reales”, dijo Albon Ishoda, diplomático de las Islas Marshall.

Su pequeño país insular del Pacífico es uno de los que se benefició y perpetuó el control de la industria en la agencia. El país vendió en la práctica su puesto diplomático en Londres a una empresa privada estadounidense hace décadas.

Pero el calentamiento global ha cambiado las cosas. Los mares suben. Las casas están desapareciendo. Gran parte del país podría ser inhabitable en la próxima década.

Ahora, las Islas Marshall proponen un ambicioso plan medioambiental, un impuesto sobre el carbono que penalizaría a los contaminadores. Es una advertencia a las fuerzas industriales y políticas de la OMI.

Y los marshaleses están trabajando para recuperar su sede diplomática y hacerse escuchar.

“Mi voz viene de mis antepasados, que veían el océano como algo que nos traía riqueza”, Kitlang Kabua, la ministra marshalesa que encabeza la iniciativa. “Hoy lo vemos como algo que nos traerá la muerte definitiva”.

Debilitado desde el principio

Los marshaleses son unos disruptores inesperados en la organización marítima.

En 1990, el primer presidente del país firmó un acuerdo con una empresa, International Registries Inc., para crear una modo de que los barcos navegasen bajo la bandera de las Islas Marshall a bajo costo y con ventajas impositivas.

Vea también: Pandemia no frenó el cambio climático: OMM

La empresa, con sede en Virginia, hizo todo el trabajo y, sobre el papel, las Islas Marshall se convirtieron en el hogar de una de las mayores flotas del mundo. El gobierno compartía los ingresos: unos ocho millones de dólares al año hasta hace poco, según un funcionario.

Sin embargo, las cosas se complicaron cuando el ministro de Relaciones Exteriores Tony de Brum viajó a la OMI en 2015. Sus relatos sobre la desaparición de su patria habían dado urgencia a las conversaciones de París y esperaba una acogida similar en Londres.

Él y su equipo no tenían ni idea de lo que les esperaba.

Cuando Ishoda llegó con el atuendo de negocios de la isla —camisa floreada, pantalones y una chaqueta— dijo que los de seguridad lo mandaron de vuelta a su hotel para que se pusiera una corbata.

“La OMI es una reunión a puerta cerrada de viejos marineros”, dijo Thom Woodroffe, un analista que acompañó a de Brum a Londres. “Sorprende que ya no los dejen fumar”.

A De Brum, también, casi se le niega un asiento. International Registries, que representaba a las Islas Marshall en la OMI, al principio se negó a cederle la participación al ministro de Relaciones Exteriores, recuerda Woodroffe.

En las reuniones sobre el clima de las Naciones Unidas, los países suelen estar representados por políticos de alto nivel y delegaciones de funcionarios gubernamentales. Sin embargo, en el comité

medioambiental de la organización marítima, uno de cada cuatro delegados procede de la industria, según análisis separados realizados por The New York Times y el grupo sin ánimo de lucro Influence Map.

Representantes de la empresa minera brasileña Vale, uno de los mayores contaminadores de carbono del sector y uno de los principales exportadores por vía marítima, participan como asesores gubernamentales. También lo hace el gigante petrolero francés Total, junto con muchas asociaciones de armadores. Estos acuerdos permiten a las empresas influir en la política y hablar en nombre de los gobiernos.

Le puede interesar: Miami sabe que se va a inundar y prepara un plan de adaptación

Las conexiones pueden ser difíciles de detectar. Luiz Gylvan Meira Filho formó parte de la delegación brasileña en 2017 y 2018 como científico de la Universidad de São Paulo. Pero también trabajó en una organización de investigación financiada por Vale y, durante su segundo año, fue consultor pagado de Vale. En una entrevista, describió su papel como mutuamente beneficioso: los funcionarios brasileños confiaron en su experiencia, y Vale cubrió sus costos.

“A veces no se nota la diferencia. ¿Es realmente la posición de una nación o la posición de la industria?”, dijo David Paul, un senador marshalés que asistió a una reunión de la OMI en 2018.

Otros cientos de representantes de la industria son observadores

acreditados y pueden intervenir en las reuniones. **Su número supera con creces** al de los grupos ecologistas autorizados. La agencia rechazó un pedido de acreditación del Fondo para la Defensa Ambiental en 2018.

Los funcionarios de la industria y la organización marítima dicen que tales acuerdos dan voz a los expertos. “Si no involucras a las personas que realmente van a tener que cumplir, entonces vas a obtener un resultado deficiente”, dijo Guy Platten, secretario general de la Cámara Naviera Internacional.

De Brum trató de persuadir a estos funcionarios del sector y a los diplomáticos para que establecieran objetivos ambiciosos en materia de emisiones durante los ocho meses siguientes.

“El tiempo es corto, y no es nuestro amigo”, dijo a los delegados en 2015, según las notas de la reunión. (El Times obtuvo de forma independiente los registros de la reunión y nunca acordó no citar a los participantes).

Pero el secretario general de la OMI en aquel momento, Koji Sekimizu, de Japón, se opuso abiertamente a una regulación estricta de las emisiones por considerarla un obstáculo para el crecimiento económico. Y un bloque informal de países y grupos industriales contribuyó a alargar el proceso de fijación de objetivos durante tres años.

Los documentos muestran que China, Brasil e India, en particular, pusieron repetidos obstáculos: en 2015, era demasiado pronto para considerar una estrategia. En 2016, era prematuro discutirlo

considerar una estrategia. En 2016, era prematuro discutir la fijación de objetivos. En 2017, carecían de datos para discutir objetivos a largo plazo.

El asunto de los datos surge a menudo. El almirante Luiz Henrique Caroli, alto representante de Brasil en la OMI, dijo que no cree en los estudios que muestran el aumento de las emisiones. Brasil quiere reducir las emisiones, dijo, pero no sin antes estudiar más a fondo el efecto económico.

“Queremos hacerla, esta reducción, de forma controlada”, dijo en una entrevista.

Las Islas Cook, otro archipiélago del Pacífico, tienen un argumento similar. Al igual que las Islas Marshall, se enfrentan al aumento en el nivel del mar y a un futuro incierto. Pero las preocupaciones más inmediatas son el empleo y el costo de la vida, dijo Joshua Mitchell, de la oficina de relaciones exteriores del país. “Las cuestiones existenciales tienen que equilibrarse con las prioridades del país en el momento”, dijo.

Megan Darby, periodista de Climate Home News, dijo que fue suspendida de las reuniones marítimas tras citar a un diplomático de las Islas Cook.

La OMI casi nunca somete a votación las políticas medioambientales, favoreciendo más bien el consenso informal. Esto da a los opositores un poder de bloqueo, e incluso algunos de los defensores de la agencia reconocen que favorece el acuerdo de medidas mínimamente aceptables en lugar de una acción decisiva

medidas mínimamente aceptables en lugar de una acción decisiva.

Así, cuando los delegados fijaron finalmente los objetivos en 2018, de Brum había visto disminuir su ambición.

Las Islas Marshall propusieron un objetivo de cero emisiones “para la segunda mitad del siglo”, es decir, para 2050. Los representantes de la industria ofrecieron un objetivo ligeramente diferente: la descarbonización debería producirse “dentro” de la segunda mitad del siglo, una diferencia de una palabra que equivalía a una extensión de 50 años.

Sin embargo, pronto los delegados acordaron, sin votación, eliminar por completo los objetivos de cero emisiones.

Quedaron dos objetivos clave:

En primer lugar, la industria trataría de mejorar la eficiencia del combustible en al menos un 40 por ciento. Esto fue en gran medida un espejismo. El objetivo se fijó tan bajo que, según algunos cálculos, se alcanzó casi en el momento en que se anunció.

En segundo lugar, la agencia pretendía reducir las emisiones al menos a la mitad para 2050. Pero incluso este objetivo diluido está resultando inalcanzable. Los propios datos de la agencia dicen que las emisiones pueden *aumentar* un 30 por ciento.

Transgresiones

Cuando los delegados se reunieron en octubre pasado —cinco años

después del discurso de De Brum— la organización no había tomado ninguna medida. Propuestas como los límites de velocidad se habían debatido y rechazado.

Lo que quedaba era lo que varios delegados llamaban la “clasificación del refrigerador”: una puntuación que, como las de los electrodomésticos estadounidenses, clasificaba los barcos como limpios o sucios.

Los delegados europeos insistieron en que, para que el sistema funcionara, había que prohibir la navegación a los barcos que obtuvieran una puntuación baja.

China y sus aliados no deseaban esa consecuencia.

Así que Sveinung Oftedal, de Noruega, presidente del grupo, dijo a Francia y China que se reunieran por separado y llegaran a un acuerdo.

Los delegados trabajaron juntos en diferentes zonas horarias, reuniéndose por teleconferencias debido a la pandemia de COVID-19. Funcionarios del sector marítimo dijeron que habían trabajado durante toda la noche.

A los marshaleses los dejaron fuera.

“Siempre nos dicen: ‘Los escuchamos’”, dijo Ishoda. “Pero cuando se trata de los detalles de la conversación, se nos dice ‘No necesitamos que colaboren’”.

Le recomendamos: Colombia, en un momento decisivo para enfrentar el cambio climático

Al final, Francia cedió a casi todas las peticiones de China, según los registros. Los barcos más sucios no serían inmovilizados. Los armadores presentarían planes diciendo que tenían *intención* de mejorar, pero no se les exigiría que lo hicieran realmente.

Los delegados alemanes estaban tan molestos que amenazaron con oponerse al acuerdo, lo que probablemente desencadenaría una cascada de deserciones, según tres personas que participaron en las conversaciones. Sin embargo, los funcionarios de la Unión Europea apoyaron el compromiso, argumentando que Europa no podía ser vista como un obstáculo, ni siquiera para un avance limitado.

“En la OMI, esa es, como siempre, la opción”, dijo Damien Chevallier, el negociador francés. “Tenemos la opción de no lograr nada, o solo lograr un primer paso”.

Todo esto ocurrió en secreto. El resumen de la OMI sobre la reunión la calificó de “gran paso adelante”. Natasha Brown, una portavoz, dijo que daría poder a los clientes y a los grupos de defensa.

“Sabemos por los bienes de consumo que el sistema de calificación funciona”, dijo.

Pero la normativa incluye otra salvedad: la OMI no publicará las puntuaciones, dejando que las compañías navieras decidan si difunden lo sucios que son sus barcos.

Una tormenta a la vista

Kabua, la ministra de las Islas Marshall, no se hace ilusiones de que reclamar la representación diplomática vaya a suponer un avance en materia de clima.

Pero si funciona, dijo, podría inspirar a otros países con registros privados a hacer lo mismo. Los países podrían representarse a sí mismos y no a través de un filtro corporativo.

Independientemente del resultado, los vientos políticos están cambiando. La Unión Europea está tratando de incluir el transporte marítimo en su sistema de comercio de emisiones. Estados Unidos, tras años de ser un actor secundario en la agencia, con el presidente Joe Biden está volviendo a comprometerse y recientemente ha sugerido que podría abordar las emisiones del transporte marítimo por su cuenta

Ambas cosas supondrían un duro golpe para la OMI, que lleva mucho tiempo insistiendo en que es la única instancia que regula el transporte marítimo.

De repente, los responsables del sector dicen que están dispuestos a considerar cosas como los impuestos sobre el combustible o el carbono.

“Hay mucho más sentido de impulso y crisis”, dijo Platen, representante de la industria. “Se puede discutir sobre si llegamos tarde y todo lo demás. Pero es palpable”

carue y todo lo demas. pero es palpable .

Sin embargo, a puerta cerrada sigue habiendo resistencia. En una reunión sobre el clima celebrada el pasado invierno, las grabaciones muestran que la mera insinuación de que el transporte marítimo debería ser sostenible provocó una respuesta airada.

“Esas declaraciones muestran una falta de respeto por el sector”, dijo Kostas G. Gkonis, director del grupo comercial Intercargo.

Y justo la semana pasada, los delegados se reunieron en secreto para debatir qué debe constituir una calificación de aprobado en el nuevo sistema de clasificación. Bajo la presión de China, Brasil y otros países, los delegados pusieron la vara tan baja que las emisiones pueden seguir aumentando, más o menos al mismo ritmo que si no hubiera habido ninguna regulación.

Los delegados acordaron volver a examinar la cuestión dentro de cinco años.

*Matt Apuzzo es un reportero ganador del Premio Pulitzer en dos ocasiones y está radicado en Bruselas. Ha cubierto asuntos de seguridad y aplicación de la ley durante más de una década y es coautor del libro *Enemies Within*. [@mattapuzzo](#)

Le puede interesar: Unas 14 millones de toneladas de microplásticos contaminan el mar



Recibe alertas desde Google News