

1. “por qué Colombia cambió su postura y decidió alinearse con países que no quieren aumentar la ambición y que están en desacuerdo con establecer metas a corto y mediano plazo de mitigación?”

R/. Permítame una breve introducción para dar respuesta a su pregunta.

En Colombia, en el marco de las contribuciones nacionalmente determinadas de emisiones de gases de efecto invernadero, se tienen para el sector transporte unas metas de reducción de emisiones de 51% al 2030 y carbono neutralidad a 2050.

Ahora bien, para el caso específico del transporte marítimo, es importante mencionar que actualmente se está discutiendo en el marco del Comité de Protección del Medio Marino de la OMI, la actualización de la estrategia inicial de la OMI sobre la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero proveniente de buques.

En este sentido, Colombia, Potencia Mundial de la Vida, ha defendido la posición de descarbonizar el sector marítimo para el año 2050, en concordancia con los distintos espacios multilaterales y la proyección del liderazgo de Colombia en acción climática, y atendiendo a la mejor ciencia disponible recogida por instancias como el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre Cambio Climático IPCC, entendiendo que alcanzar el cero neto en ese año brinda la flexibilidad para que se incentive el desarrollo de nuevas tecnologías para que este objetivo sea factible.

En esto diferimos de algunos países, tanto dentro como fuera de la región, que han propuesto un lenguaje diferente a las cero emisiones netas para 2050, con propuestas menos ambiciosas.

Asimismo, se está discutiendo la conformación de la canasta de posibles medidas a mediano plazo, que se adoptarían para contribuir a la descarbonización del sector, lo cual ha generado un intenso debate.

En este sentido, Colombia apoya la necesidad de decidir con base en estándares técnicos los combustibles utilizados en el sector marítimo, así como un elemento económico relacionado con las emisiones de gases de efecto invernadero. Entre las propuestas en discusión tenemos no solamente la de un gravamen obligatorio, sino también otras alternativas como esquemas de compensación mediante indicadores de intensidad de carbono, esquemas de transferencia de cupos de emisiones (cap and trade) y esquemas de incentivos por cobro (feebate), entre otros.

Y cómo se alinea esa postura con las posturas del Gobierno actual en materia de cambio climático donde lo han establecido como un tema prioritario para esta administración y al país?

R/. La reducción de emisiones de GEI por parte de los buques en el transporte marítimo es un asunto de gran importancia para Colombia por la necesidad de alinear lo que se acuerde en la OMI, con la posición de Colombia como país ambicioso en materia de acción climática reconocido ampliamente a nivel

multilateral, y en coherencia con las metas del acuerdo de París de limitar el aumento de la temperatura por debajo de 1.5°C respecto a niveles preindustriales.

Lo anterior, teniendo en cuenta que la lucha contra el cambio climático es una de las prioridades del gobierno nacional y en la que se busca un abordaje colectivo en el nivel regional y global, posicionando a Colombia como líder de cara a la transición económica requerida para alcanzar la carbono neutralidad, consolidar territorios resilientes al clima y garantizar la supervivencia de nuestra especie.

El Señor Presidente de la República ha indicado que la crisis climática solo se superará si dejamos de consumir hidrocarburos, desvalorizando la economía de los hidrocarburos con fechas definidas para su final y valorizar las ramas de la economía descarbonizada. Además, ha sido enfático en que solo la planificación pública y global, multilateral, permitirá pasar a una economía descarbonizada mundial.

Pese a la política del Gobierno Nacional en el sector, es necesario tener en cuenta que los avances de los planes y estrategias requieren mayor tiempo y recursos para el financiamiento e implementación de tecnologías de cero emisiones de GEI en el País.

Dado que estas discusiones no solo abarcan los intereses nacionales a nivel económico y comercial, sino que se relacionan con los niveles de ambición del gobierno nacional en cuanto a la lucha contra el cambio climático, este proceso ha sido la ocasión para convocar una mesa interinstitucional entre la DIMAR, el Ministerio de Relaciones Exteriores, con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, el Ministerio de Minas y Energía, el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, el Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Transporte y la Secretaría de la Comisión Colombiana del Océano, para construir la posición nacional. Y es con esta visión multidimensional y multisectorial que analizamos el conjunto de propuestas, para llegar a una medida económica a mediano plazo que efectivamente castigue las emisiones y nos ponga en la senda de descarbonización del sector para 2050, pero con las garantías necesarias de que su implementación no perjudique a nuestra población, basándose en estudios de impacto rigurosos, en especial para los países en desarrollo.

Colombia apoyó la iniciativa levy en Noviembre de 2021, como parte del Dhaka Glasgow declaración. Por qué cambió de postura y ahora no apoya el Levy en las actuales negociaciones?

R/. En 2021, como parte de los Estados que se sumaron a la Declaración Dhaka Glasgow hicimos un llamado para que se discutiera, estudiara y trabajara en la propuesta de un gravamen obligatorio en el sector marítimo. Y es justamente ese trabajo el que hemos observado con beneplácito que ha tenido lugar en el marco de la OMI. En línea con la declaración, se ha instalado en la organización un debate franco y sano sobre el establecimiento de un gravamen obligatorio. Y esta propuesta se ha sometido a estudio, por parte de los Estados, de organismos multilaterales y de instituciones financieras, tales como la UNCTAD (Conferencia de las Naciones

Unidas sobre Comercio y Desarrollo) y el Banco Mundial. En este proceso se ha identificado su potencial de contribuir a la descarbonización del sector marítimo, pero también se han señalado riesgos y posibles impactos negativos que tienen que ver con asuntos tan importantes para el cumplimiento de los ODS como la seguridad alimentaria.

Desde que se iniciaron las discusiones, Colombia ha insistido en la importancia de evaluar el impacto de las diferentes alternativas, sus repercusiones para diferentes países y la importancia, necesidad y requerimientos en materia de transferencia de tecnología y desarrollo de capacidades para países en desarrollo. Por esta razón, el país evalúa todas las posibles medidas a la luz de sus méritos e impactos, no solo en la meta de reducción de emisiones, sino en el desarrollo económico y social de los países en desarrollo y la seguridad alimentaria, que podrían verse en riesgo si las medidas generan significativas alzas en los precios de los alimentos o pérdida de competitividad.

Y si no se trazan metas a corto plazo, cómo planea Colombia cumplir los compromisos a 2050?

R/. En el marco del trabajo que se adelanta en la OMI sobre reducción de emisiones, dentro del cual se hace referencia a las medidas de corto plazo para contribuir a esta meta de descarbonización. Es importante mencionar que, Colombia reconoce la medida de reducción de GEI a corto plazo adoptada en el marco del MEPC 76, en junio de 2021, a través de enmiendas al Anexo VI de MARPOL, con el objetivo de reducir la intensidad de carbono del transporte marítimo internacional en 2030 en al menos un 40%, en comparación con los niveles de 2008. Aunque Colombia aún no es parte del Anexo VI de MARPOL, se está en el proceso de ratificación en línea con el compromiso nacional reiterado de protección del medio marino de diferentes contaminantes provenientes de la actividad marítima.

Se espera que podamos completar la evaluación de esta medida de corto plazo para enero de 2026. En el entretanto tendremos la finalización del estudio y diseño integral de las medidas de mediano plazo para su adopción (lo que se conoce como Fase III). Seguiremos comprometidos a lo largo de este proceso multilateral, conscientes de nuestra meta de alcanzar el cero neto de emisiones para 2050.