



On Thin Ice: Why black carbon demands urgent action



Introduction



Es hora de que la OMI obligue al transporte marítimo a reducir las emisiones de carbono negro en el Ártico

Con el calentamiento del Ártico alcanzando niveles sin precedentes y alarmantes, que alteran los sistemas climáticos mundiales, ha llegado el momento de actuar.

El deshielo del Ártico tiene profundas implicaciones para los patrones climáticos mundiales, los ecosistemas y el aumento del nivel del mar, así como para los pueblos indígenas y la fauna silvestre del Ártico.

Una de las principales causas del calentamiento acelerado del Ártico es el carbono negro, un supercontaminante que se caracteriza principalmente por su alto potencial de calentamiento como un fuerte «factor climático de corta duración» – pequeñas partículas con una vida útil relativamente breve en la atmósfera en comparación con los gases de efecto invernadero de larga duración, como el dióxido de carbono (CO₂). La reducción de las emisiones de carbono negro reportará beneficios climáticos inmediatos que frenarán el calentamiento del Ártico y mejorarán la salud pública.

Exigiendo una rápida transición hacia destilados y otros combustibles más limpios, la Organización Marítima Internacional (OMI) puede promover una política de gran impacto que logre beneficios inmediatos y reduzca el carbono negro en el Ártico.

El carbono negro tiene un impacto en el calentamiento hasta 1500 veces mayor que el del CO₂ por unidad de masa. Cuando se libera en el Ártico, su impacto se amplifica por la pérdida del efecto albedo —la reflexión de la energía solar— al provocar el derretimiento de la nieve y el hielo.

El transporte marítimo internacional es uno de los grandes emisores de gases de efecto invernadero y, al consumir combustibles residuales (los más contaminantes de todos los utilizados en el transporte), es también una fuente importante de carbono negro.

Medidas necesarias

Una reducción eficaz y a gran escala de las emisiones de carbono negro de los buques en el Ártico se puede lograr de forma práctica y rápida obligando a sustituir los combustibles residuales altamente contaminantes por destilados marinos u otros combustibles más limpios. Para hacer frente a la magnitud y la urgencia del problema, la sustitución debe ser obligatoria para todos los buques que operan en el Ártico, ya que los llamamientos a la acción voluntaria por parte de los buques no han surtido efecto.

Los Estados miembros de la OMI deben actuar de inmediato para reducir las emisiones de carbono negro en el Ártico mediante la creación de una enmienda obligatoria al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL) que exija a las embarcaciones utilizar combustibles más limpios en el Ártico.

MARPOL reguló los contaminantes atmosféricos en 2008 limitando los niveles de azufre en los combustibles, lo que redujo las emisiones de dióxido de azufre y las partículas en suspensión (PM) asociadas, pero no reguló el carbono negro, el componente de las PM que contribuye al calentamiento climático. La OMI debería haber tomado medidas al respecto hace mucho tiempo.

Cuando el Subcomité de Prevención y Respuesta a la Contaminación (PPR13) de la OMI se reúna del 9 al 13 de febrero de 2026, deberá actuar para proteger el Ártico recomendando el cambio obligatorio de los combustibles residuales a «combustibles polares», como los destilados más limpios, apoyando una decisión del Tratado que se adoptará a finales de 2026.