

Moving Forward
Network 



PERFIL DEL PAÍS PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL
DE MARÍTIMOS Y BUQUES DE ALTA MAR



COLOMBIA



PRODUCIDO EN ASOCIACIÓN CON

 **ppportunity**
Green



Moving Forward Network

La **Moving Forward Network (MFN)** es una red nacional de más de 50 organizaciones que prioriza el conocimiento, la experiencia, y el compromiso de las comunidades de base y de primera línea a través de EE. UU., las cuales soportan los impactos negativos del sistema global de transporte de carga. La MFN construye coaliciones entre estos líderes comunitarios, académicos, sindicatos y las grandes organizaciones ambientalistas, entre otros, para proteger a las comunidades de los impactos del transporte de carga pesada. Su diversa membresía permite una estrategia de abogacía integrada y geográficamente dispersa que incorpora la organización, comunicaciones, investigación, apoyo legal y técnico, desarrollo de liderazgo, y construcción de movimiento. Esta estrategia respeta múltiples formas de experiencia y construye poder colectivo.

La MFN aboga por un proceso de reglamentación efectivo a nivel global y local, según sea necesario, para maximizar los requisitos de cero emisiones para los motores marinos. Las regulaciones y el desarrollo tecnológico que centra las cero emisiones mientras dan prioridad a la justicia ambiental no solo son posibles; es mortal seguir retrasando la acción.



PARA OBTENER MÁS INFORMACIÓN, VISITE: MOVINGFORWARDNETWORK.COM

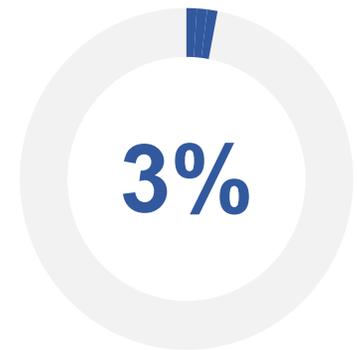
LOS IMPACTOS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

La Salud Publica y Ambiental

El transporte marítimo es responsable de aproximadamente 3% de las emisiones anuales de gases tipo invernadero (GHGs, por sus siglas en inglés) en el mundo entero.¹ Los GHGs son los gases atmosféricos responsables del calentamiento global y el cambio climático. Los principales gases emitidos por el transporte marítimo son CO₂, óxido de nitrógeno (NO_x), óxido de azufre (SO_x), metano (CH₄), carbono negro (C) y partículas suspendidas o partículas (PM, por sus siglas en inglés), los cuales son dañinos para la salud humana.² Además, este sector contribuye significativamente a otros problemas ambientales, tales como la propagación de especies invasoras, choques contra ballenas, la contaminación acústica del océano, y el deshecho de contaminantes en el mar y en ecosistemas marinos delicados.

Existe bastante evidencia sobre la gran variedad de efectos de la contaminación del aire sobre la salud, entre los que se encuentran las enfermedades respiratorias, cardiovasculares y metabólicas, ataques cerebrovasculares, cáncer de pulmón, problemas de fertilidad, partos prematuros, peso reducido al nacer y mortalidad prematura.³ De acuerdo a State of Global Air, solo en 2019, la contaminación del aire fue responsable por 15,700 muertes en Colombia.⁴ Además, de acuerdo a figuras de 2019, los ciudadanos colombianos se enfrentan a una elevada exposición de PM 2.5.⁵ Los efectos sobre la salud atribuibles a PM incluyen ataques cardíacos, accidentes cerebrovasculares, asma, cáncer, aumento de peso y diabetes, y contribuye a problemas cognitivos, incluidos el Alzheimer, la demencia y los trastornos de salud mental.⁶

APROXIMADAMENTE



**DE LAS EMISIONES
MUNDIALES DE GASES DE
EFECTO INVERNADERO SE
DEBEN AL TRANSPORTE
MARÍTIMO**



En Colombia, el sector de transporte fue responsable por 34 Mt de CO₂ en 2019 (36% de las emisiones por el consumo de energía en el país).⁷ El transporte terrestre fue responsable por la gran mayoría de estas emisiones, seguido por la aviación, mientras que el transporte marino y ferroviario contribuyeron una parte insignificante. Sin embargo, las emisiones marítimas a nivel mundial siguen aumentando y la contaminación del aire no se detiene en las fronteras nacionales. Los flujos transfronterizos de contaminantes ocurren a nivel local y regional, e incluso a nivel global.⁸ Dentro de la región de América Latina y el Caribe, Panamá, vecino cercano de Colombia, se ubica constantemente entre las flotas de países que emiten más

Las emisiones marítimas globales siguen aumentando y la contaminación del aire no se detiene en las fronteras nacionales.

CO₂ anualmente (aunque el país del pabellón no está necesariamente relacionado con la ubicación de las emisiones).⁹

Las emisiones provenientes del transporte marítimo, aunque son limitadas en Colombia, en comparación con las emisiones de otras fuentes

en el sector del transporte nacional, no deben subestimarse. Se calcula que, a nivel mundial, las “emisiones provenientes del transporte marítimo” representaron aproximadamente 265,000 muertes prematuras en 2020 (lo que representa ~0,5% de la mortandad global).¹⁰ Las poblaciones más cercanas a los puertos y a las rutas marítimas de mayor tráfico sufren por las concentraciones de contaminación del aire más altas y, por lo tanto, más problemas de salud. Sin embargo, debido a que la mayoría de las investigaciones sobre los impactos en la salud a causa del transporte marítimo se concentran en la región geográfica europea y en poblaciones europeas,¹¹ la mayoría de la población mundial no está representada adecuadamente en el análisis actual.

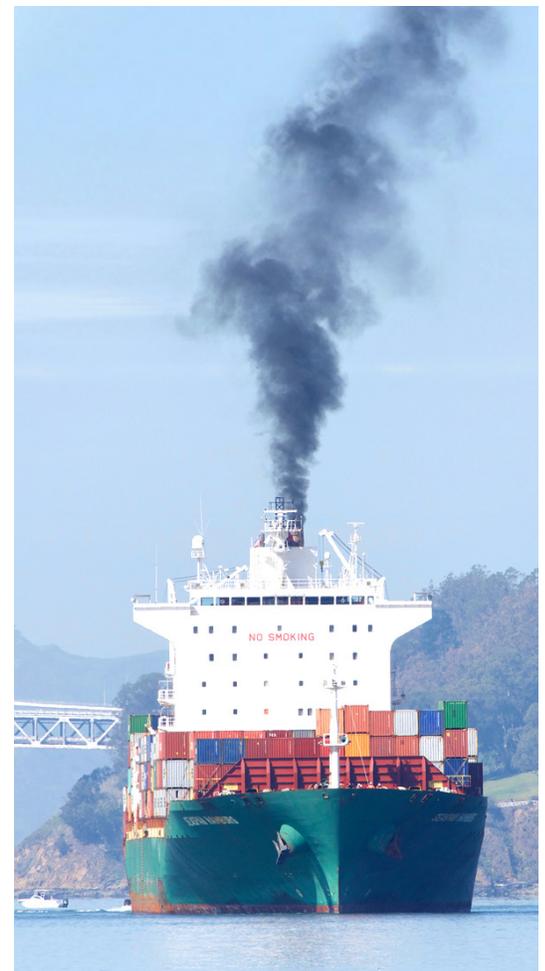
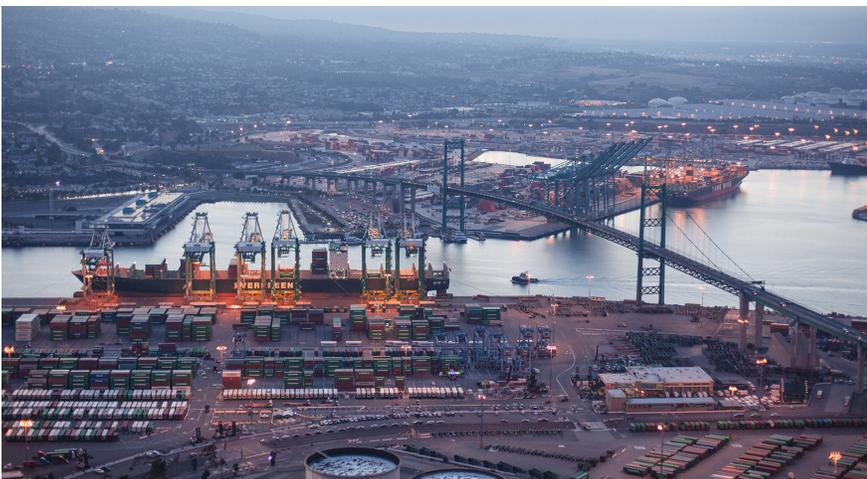


¿QUÉ ES LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL Y CUÁL ES SU RELEVANCIA?

La Organización Marítima Internacional (OMI) es el organismo especializado de las Naciones Unidas responsable de la seguridad y protección de la navegación y de prevenir la contaminación marina y atmosférica por los buques.¹² La OMI establece estándares globales de transporte marítimo internacional mediante la creación de leyes, regulaciones y programas de políticas de aplicación universal.



Representantes de los países miembros se reúnen en varios comités, subcomités y grupos de trabajo para tomar decisiones en la OMI.¹³ Actualmente existen 175 países miembros en la OMI.¹⁴ Esto convierte a la OMI en un foro clave a través del cual los países pueden garantizar que la industria marítima tome medidas significativas sobre el cambio climático y otros asuntos que tienen graves consecuencias para las comunidades de justicia ambiental en todo el mundo.





Buenaventura, Colombia

LA RELEVANCIA DEL TRANSPORTE TERRESTRE Y MARÍTIMO EN COLOMBIA

El transporte marítimo: La relevancia global y regional de los puertos colombianos

Las instalaciones portuarias son clave para la economía colombiana y el comercio internacional. Colombia cuenta con varios puertos comerciales importantes, incluyendo:

PUERTO DE BUENAVENTURA

Ubicado en la costa oeste del Pacífico de Colombia, el puerto de Buenaventura juega un papel importante en el comercio internacional de Colombia. Es el principal puerto del país en el Pacífico y maneja una cantidad muy importante de su comercio marítimo internacional. De acuerdo a la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), la clasificación de puertos y áreas portuarias según el rendimiento en Latinoamérica y el Caribe, el Puerto de Buenaventura es rankeado en el 16avo lugar de 2020, y el 18avo de 2021, de acuerdo con datos recopilados.¹⁵ El Índice de Desempeño de los Puertos de Contenedores (CPPI, por sus siglas en inglés) del Banco Mundial de 2022, que compara el desempeño operativo entre puertos según el tiempo del buque en el puerto, Buenaventura fue uno de los dos puertos colombianos entre los 25 más importantes (21er lugar).¹⁶ Dentro de la Región de Centroamérica, Sudamérica y el Caribe, Buenaventura recibió tercer lugar en el ranking del Banco Mundial.

El Puerto de Buenaventura ha sido el centro de varias protestas y bloqueos en la última década, en particular debido al papel del puerto en la actividad criminal en la zona,¹⁷ y a las tensiones alrededor del racismo estructural y la marginación económica entre la mayoría de la población afrocolombiana en Buenaventura.¹⁸



Cartagena de Indias, Colombia.

PUERTO DE BARRANQUILLA

El Puerto de Barranquilla está localizado en el Caribe colombiano, cerca del Río Magdalena. El puerto recibió el cuarto lugar en Colombia en términos de rendimiento, de acuerdo con el sistema de clasificación de CEPAL, y en general fue colocado en el 53avo en 2020 y 47avo en 2021.¹⁹ En 2021, el Puerto de Barranquilla movilizó 5,522,312 toneladas de carga, un número récord en la historia de la terminal. Existe un continuo desarrollo infraestructural y tecnológico en el puerto, por ejemplo, en 2022, se completó un almacén para almacenamiento a granel con capacidad para 35,000 toneladas y sistema totalmente mecanizado de carga y vaciado de carga, por un costo de \$4.8 millones.²⁰

PUERTO DE SANTA MARTA

Localizado en el Mar Caribe, el Puerto de Santa Marta también es un puerto comercial importante. El puerto está en 3er lugar en Colombia en términos de rendimiento, de acuerdo con el sistema de clasificación de CEPAL, y en general se colocó en el lugar número 39 en la región de Latinoamérica y el Caribe en los años 2020 y 2021.²¹

PUERTO DE CARTAGENA

Ubicado en la zona noroeste de Colombia, el Puerto de Cartagena es el puerto más grande de la costa Caribe. Se encuentra muy cerca de las principales rutas transoceánicas que cruzan el Canal de Panamá. En la clasificación de CEPAL de puertos y áreas portuarias según el rendimiento en Latinoamérica y el Caribe, la Bahía de Cartagena recibió el 4º lugar en 2020 y 2021 de acuerdo con datos recopilados, colocándolo encima de Buenaventura.²² El Índice de Desempeño de los Puertos de Contenedores (CPPI, por sus siglas en inglés) del Banco Mundial de 2022, que compara el desempeño operativo entre puertos según el tiempo del buque en el puerto, Cartagena recibió el quinto lugar.²³ Dentro de la Región de Centroamérica, Sudamérica y el Caribe, Cartagena recibió primer lugar en el ranking del Banco Mundial.

Transporte terrestre: Comercio y conectividad

Históricamente, Colombia dependió del movimiento por agua tierra adentro para el transporte de carga. Sin embargo, esto ya no es el caso desde que se produjo un importante cambio hacia el transporte terrestre a mediados del siglo XX. No obstante, el transporte por agua tierra adentro jugó un papel importante en la conectividad y el desarrollo económico de Colombia.²⁴

Actualmente, las tierras bajas occidentales y orientales, menos pobladas, enfrentan graves problemas de conectividad, con pocas conexiones por carretera con el interior durante todo el año y conexiones deficientes dentro de la región. Los residentes rurales de gran parte del interior del Amazonas, los Llanos, el Pacífico y el Caribe carecen de caminos transitables durante todo el año y, por lo tanto, dependen de los barcos fluviales para viajar y transportar carga. Los residentes rurales de gran parte del interior del Amazonas, los Llanos, el Pacífico y el Caribe carecen de caminos transitables durante todo el año y, por lo tanto, dependen de los barcos fluviales para viajar y transportar carga. De acuerdo con una publicación de 2021 del Ministerio de Transporte de Colombia, el transporte fluvial traslada entre 2 y 5 millones de pasajeros al año.²⁵ Sin embargo, existe un desarrollo tecnológico relativamente limitado en los buques y la infraestructura que los rodea, así como un alto consumo de combustible y estándares de seguridad deficientes.

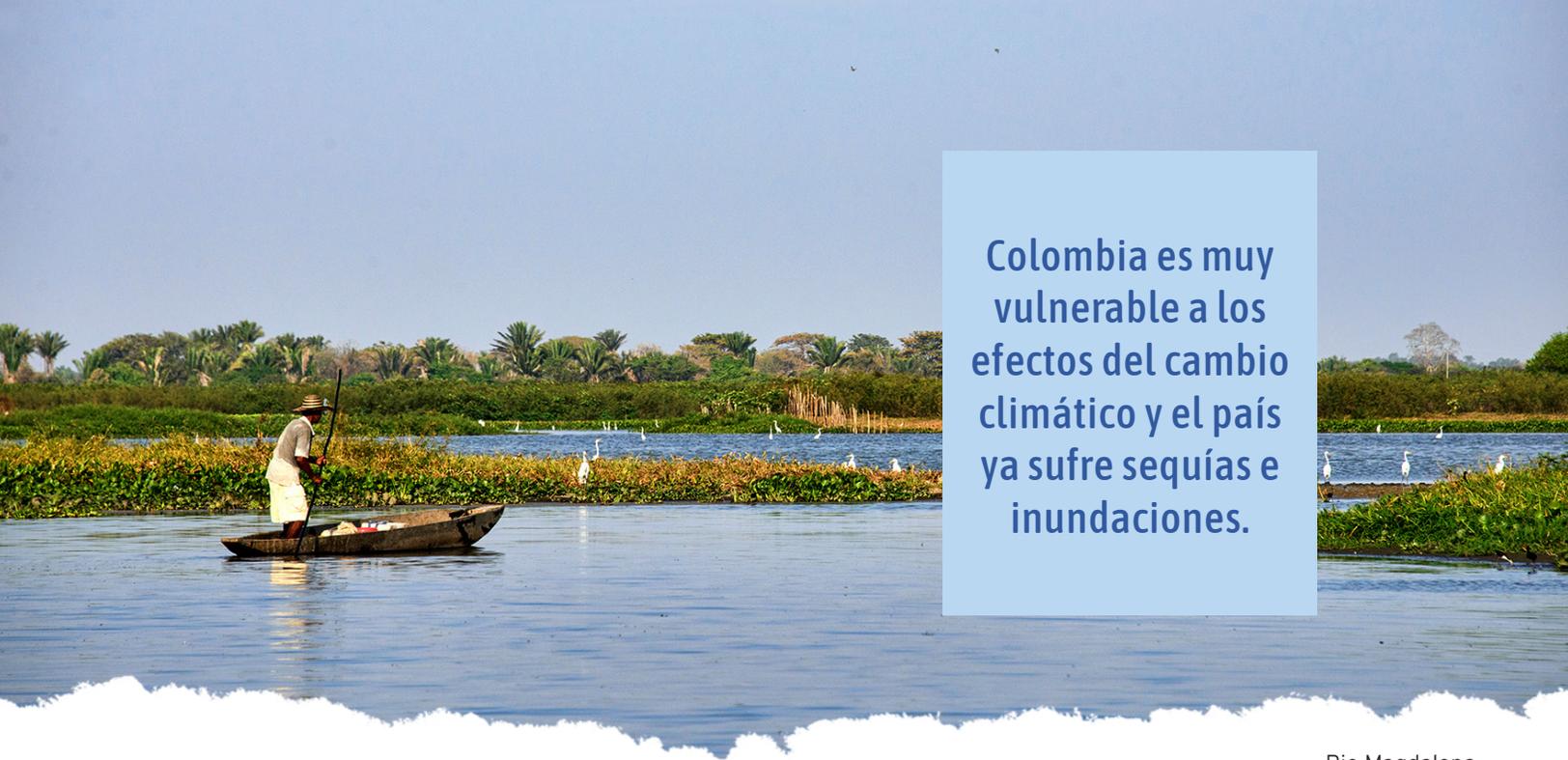
Un sistema de transporte cambiante

Colombia depende en gran medida del transporte terrestre; sin embargo, el sector se caracteriza por altas emisiones, altos costos de transporte y falta de eficiencia. Para abordar su dependencia de una flota terrestre anticuada e ineficiente y promover un sistema de transporte sostenible, Colombia lanzó una serie de iniciativas regulatorias y económicas, las cuales incluyen medidas para recuperar el uso del transporte fluvial y ferroviario. Por ejemplo, en noviembre de 2021, el gobierno publicó Política para el Desarrollo de Proyectos de Infraestructura de Transporte Sostenible: Quinta Generación de Concesiones, el cual impulsó el desarrollo de infraestructuras para el transporte fluvial.²⁶



Metica, Colombia

Durante los últimos 10 años, el transporte de carga en el Río Magdalena ha aumentado.²⁷ Mejoras en la infraestructura y un mantenimiento continuo son clave para promover la viabilidad de esta ruta de transporte. Con el apoyo del gobierno nacional, las recientes inversiones del sector privado en puertos, canales de navegación y ferrocarriles han buscado mejorar la capacidad y eficiencia de estas infraestructuras.²⁸ El resurgimiento del interés en el sector marítimo presenta una oportunidad para priorizar los combustibles y la tecnología de cero emisiones, así como los estándares de seguridad marítima para construir un sistema de transporte sostenible, inclusivo y eficiente.



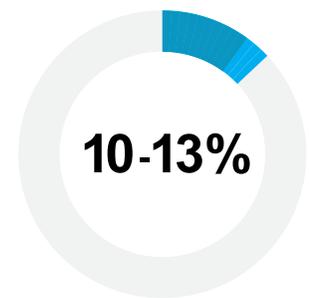
Colombia es muy vulnerable a los efectos del cambio climático y el país ya sufre sequías e inundaciones.

Rio Magdalena

La importancia de mitigar la contribución del transporte marítimo internacional al cambio climático para Colombia

Colombia es categorizada como un país “megadiverso” con una amplia gama de ecosistemas, como páramos, manglares, humedales, arrecifes de coral, glaciares, océanos y bosques tropicales, así como una importante biodiversidad y recursos hídricos.²⁹ La conservación ambiental y la capacidad de respuesta a los impactos del cambio climático son temas importantes para Colombia. Colombia es muy vulnerable a los efectos del cambio climático y el país ya sufre sequías e inundaciones.³⁰ Las fuertes lluvias de los últimos años han causado daños importantes a los cultivos y la infraestructura y han desplazado a muchas personas. La industria cafetera, una parte importante de la economía de Colombia, también es muy vulnerable al aumento de las temperaturas y los eventos hidrológicos.

Los cálculos indican que, si las emisiones de GHG de los buques transoceánicos no se regulan más estrictamente a escala global, el transporte marítimo internacional podría ser responsable del 10% al 13% de las emisiones globales en las próximas décadas.³¹ Por lo tanto, es muy importante para Colombia utilizar los procesos internacionales disponibles, incluidas las negociaciones sobre reducciones de emisiones de GHG en la OMI, para reducir el impacto climático de la industria marítima.



SI NO SE TOMAN MEDIDAS, EL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL PUEDE SER RESPONSABLE DEL 10 AL 13 % DE LAS EMISIONES GLOBALES EN LAS PRÓXIMAS DÉCADAS

LA PARTICIPACIÓN DE COLOMBIA EN LA OMI

Colombia se unió a la OMI en 1974. Colombia ha ratificado muchas Convenciones y Protocolos que han sido creados bajo los auspicios de la OMI (una descripción general de las ratificaciones por país está disponible en el sitio web de la OMI).³²



PARTICIPACIÓN EN REUNIONES CLAVE

Colombia participa en el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC, por sus siglas en inglés) y en su Grupo de Trabajo sobre Reducción GHG en Transporte Internacional (ISWG-GHG, por sus siglas en inglés), y en otras reuniones relacionadas con la contaminación y protección del ambiente marino.

Actualmente se están discutiendo en la OMI varias medidas que ayudarán al transporte marítimo internacional a reducir su impacto climático. Esto incluye medidas técnicas, como una norma mundial sobre combustibles, y medidas económicas, como un impuesto sobre las emisiones de GHG de los buques, que también podrían utilizarse para generar financiación para la adaptación y la mitigación en los países más afectados por el cambio climático. Los fondos recaudados de esta última medida podrían ser muy significativos: De acuerdo con el Banco Mundial, entre 1 billón de dólares y 3.7 billones de dólares podrían ser recaudados para 2050. Si bien muchos países, incluidos los estados insulares del Pacífico y los países miembros de la Unión Africana, han manifestado su apoyo al mecanismo de impuestos y distribución de ingresos, también hay un grupo de países que se oponen abiertamente a la medida debido a su posible impacto en el comercio mundial. Este último grupo incluye a Colombia, la mayoría de los demás Estados latinoamericanos (con excepción de Costa Rica y México), China, Sudáfrica y Rusia. Todas las medidas, particularmente sus impactos en los países de todo el mundo, están siendo evaluadas actualmente por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (CNUCYD). Esta investigación proporcionará la base para las discusiones en las reuniones del Grupo de Trabajo Intercesional sobre emisiones de GHG (11 a 15 de marzo, de 2024), y del Comité de Protección del Medio Marino (18 al 24 de marzo de 2024). Debido a la posición de Colombia al respecto, es probable que esté representada en todas las discusiones relevantes.

REPRESENTACIÓN

El Capitán Darío Eduardo Sanabria Gaitán es el actual Representante Permanente de Colombia ante la OMI.³³



LOS GRUPOS LOCALES Y LAS OPORTUNIDADES PARA LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA

Hay muchas organizaciones y movimientos ciudadanos que están interesados o pueden estar interesados en involucrarse en el trabajo de la OMI o la NMF.

La Comisión Mundial y el Grupo de Trabajo de Expertos sobre Ciudades Positivas para la Naturaleza

La Comisión Global sobre Ciudades Positivas para la Naturaleza, con la ayuda de su Grupo de Trabajo de Expertos, es convocada por el Foro Económico Mundial y reúne a alcaldes, líderes empresariales y planificadores y profesionales urbanos de renombre mundial que crearán conciencia sobre el papel que desempeñan los ecosistemas saludables en la construcción de ciudades más habitables y resilientes. La Comisión incluye al Alcalde de la Ciudad de Barranquilla, Colombia. El grupo de trabajo de expertos incluye al ex Ministro de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible de Colombia. Minister of Environment and Sustainable Development, Colombia.

El Centro Regional de Emergencia, Información y Capacitación en Contaminación Marina de la Región (RAC/REMPEITC-Caribe)

RAC/REMPEITC-Caribe está diseñado para promover y facilitar la cooperación internacional y la asistencia regional a los estados para el desarrollo y mantenimiento de su capacidad para responder a incidentes de contaminación marina que involucran petróleo, sustancias peligrosas y nocivas y otras amenazas ambientales marinas provenientes de barcos.

WWF Colombia

El Fondo Mundial para la Naturaleza (WWF) trabaja directamente con comunidades a través de Colombia, brindando asesoramiento y apoyo técnico para contribuir a la gobernanza eficaz de los ecosistemas, incluida la gobernanza de los océanos y la protección de la biodiversidad marina.

ENDNOTES

- 1 Fabel, J. et al. (2020). Fourth IMO Greenhouse Gas Study. International Maritime Organization.
- 2 Mueller, N. et al. (2022) 'Health impact assessments of shipping and port-sourced air pollution on a global scale: A scoping literature review', *Environmental Research*, 216(1), pp 1 - 2. Doi: 10.1016/j.envres.2022.114460.
- 3 Mueller, N. et al. (2022) 'Health impact assessments of shipping and port-sourced air pollution on a global scale: A scoping literature review', *Environmental Research*, 216(1), pp 1 - 24. doi: 10.1016/j.envres.2022.114460.
- 4 State of Global Air (2019), 'Global Health Impacts of Air Pollution' (State of Global Air). Available at: Global Health Impacts of Air Pollution | State of Global Air.
- 5 State of Global Air (2019), 'PM 2.5 Exposure' (State of Global Air). Available at: PM2.5 Exposure | State of Global Air.
- 6 Moving Forward Network (2021) Making the Case for Zero-Emission Solutions in Freight: Community Voices for Equity and Environmental Justice. Available at: https://www.movingforwardnetwork.com/wp-content/uploads/2021/10/MFN_Making-the-Case_Report_May2021.pdf
- 7 Climate Chance (2021), 'Colombia: Transport: Sustainable urban mobility, rural accessibility and interurban connectivity: Colombia's 21st century' (Case Study, Climate Chance, 2021). Available at: eng_2021_transport_colombia_20210419_v6.pdf (climate-chance.org).
- 8 See, EPA, 'Transboundary Air Pollution'. Available at: Transboundary Air Pollution | US EPA.
recorded in UNCTAD's annual Review of Maritime Transport. Records available at: 'UNCTAD, 'Review of Maritime Transport' (webpage). Available at Publications (unctad.org).
- 10 Mueller, N. et al. (2022) 'Health impact assessments of shipping and port-sourced air pollution on a global scale: A scoping literature review', *Environmental Research*, 216(1), pp 1 - 24. doi: 10.1016/j.envres.2022.114460.
- 11 Also noted in Mueller, N. et al. (2022) 'Health impact assessments of shipping and port-sourced air pollution on a global scale: A scoping literature review', *Environmental Research*, 216(1), pp 1 - 24. doi: 10.1016/j.envres.2022.114460.
- 12 International Maritime Organization (imo.org).
- 13 Overview of the structure of the IMO available at: IMO, 'Structure of the IMO'. Retrieved from Structure of IMO
- 14 Full list available at: IMO, 'Member States'. Retrieved from Member States (imo.org).
- 15 Barleta, E., Sanchez, R. (2021) '2021 Port Report: Early signs of a recovery in international container shipping in Latin America and the Caribbean' (CEPAL). Available at: 2021 Port Report: Early signs of a recovery in international container shipping in Latin America and the Caribbean | CEPAL.
- 16 The World Bank (2023). 'The Container Port Performance Index 2022: A Comparable Assessment of Performance based on Vessel Time in Port (Fine)'. (World Bank, Washington, DC). License: Creative Commons Attribution CC BY 3.0 IGO. Available at: World Bank Document.
- 17 See, for example, The Maritime Executive, 'Protests Bring Colombia's Pacific Coast Container Port to a Halt' (The Maritime Executive, March 25 2021). Available at: Protests Bring Colombia's Pacific Coast Container Port to a Halt (maritime-executive.com).
- 18 See Liza Schmidt, 'Afro-Colombians Protest Violence and Government Neglect in Buenaventura' (NACLA, March 11 2021). Available at: Afro-Colombians Protest Violence and Government Neglect in Buenaventura | NACLA.
- 19 Barleta, E., Sanchez, R. (2021) '2021 Port Report: Early signs of a recovery in international container shipping in Latin America and the Caribbean' (CEPAL). Available at: 2021 Port Report: Early signs of a recovery in international container shipping in Latin America and the Caribbean | CEPAL.
- 20 All information available on: 'History of the Port of Barranquilla 1936 - 2022' (webpage, Puerto de Barranquilla). Available at: History of the Port - Port of Barranquilla, Colombia, Caribbean Logistics Platform (puertodebarranquilla.com).
- 21 Barleta, E., Sanchez, R. (2021) '2021 Port Report: Early signs of a recovery in international container shipping in Latin America and the Caribbean' (CEPAL). Available at: 2021 Port Report: Early signs of a recovery in international container shipping in Latin America and the Caribbean | CEPAL.
- 22 Barleta, E., Sanchez, R. (2021) '2021 Port Report: Early signs of a recovery in international container shipping in Latin America and the Caribbean' (CEPAL). Available at: 2021 Port Report: Early signs of a recovery in international container shipping in Latin America and the Caribbean | CEPAL.
- 23 The World Bank (2023). 'The Container Port Performance Index 2022: A Comparable Assessment of Performance based on Vessel Time in Port (Fine)'. (World Bank, Washington, DC). License: Creative Commons Attribution CC BY 3.0 IGO. Available at: World Bank Document.
- 24 Climate Chance (2021), 'Colombia: Transport: Sustainable urban mobility, rural accessibility and interurban connectivity: Colombia's 21st century' (Case Study, Climate Chance, 2021). Available at: eng_2021_transport_colombia_20210419_v6.pdf (climate-chance.org).
- 25 Climate Chance (2021), 'Colombia: Transport: Sustainable urban mobility, rural accessibility and interurban connectivity: Colombia's 21st century' (Case Study, Climate Chance, 2021). Available at: eng_2021_transport_colombia_20210419_v6.pdf (climate-chance.org).
- 26 Government of Colombia, 'Aprobado CONPES que da vía libre a las Concesiones del Bicentenario (5G)' (Gov.co, November 30, 2021). Available at: Aprobado CONPES que da vía libre a las Concesiones del Bicentenario (5G) (dnp.gov.co).
- 27 Como fue reportado en Climate Chance (2021), 'Colombia: Transport: Sustainable urban mobility, rural accessibility and interurban connectivity: Colombia's 21st century' (Case Study, Climate Chance, 2021). Disponible en: eng_2021_transport_colombia_20210419_v6.pdf (climate-chance.org)
- 28 Climate Chance (2021), 'Colombia: Transport: Sustainable urban mobility, rural accessibility and interurban connectivity: Colombia's 21st century' (Case Study, Climate Chance, 2021). Disponible en: eng_2021_transport_colombia_20210419_v6.pdf (climate-chance.org)
- 29 Colombia, 'Actualización de la Contribución Determinada a Nivel Nacional de Colombia (NDC)' (UNFCCC, 2020). Available at Microsoft Word - NDC de Colombia - VersiÃ³n Final.docx (unfccc.int).
- 30 World Bank (2021), 'Climate Risk Country Profile: Colombia' (World Bank Group, 2021)15520-WB_Colombia Country Profile-WEB (3).pdf (worldbank.org).
- 31 Anthony King, 'Emissions-free sailing is full steam ahead for ocean-going shipping' (Horizon - The EU Research & Innovation Magazine, 6 September 2022) Retrieved from <https://ec.europa.eu/research-and-innovation/en/horizon-magazine/emissions-free-sailing-full-steam-ahead-ocean-going-shiping>.
- 32 IMO, 'Status of Conventions' Retrieved from Status of Conventions (imo.org).
- 33 See, - 'Civil servants in the United Kingdom' (Gov.co, webpage). Available at: Civil Servants | Embassy of Colombia (embajada.gov.co).

