

INSIGHT BRIEF

Descarbonizar el transporte marítimo garantizando una transición equitativa

Noviembre 2022

Traducido en junio 2023.

Dr Alison Shaw

Research Associate

UCL Energy Institute

Policy Lead

UMAS

Dr Lau Blaxekjær

Senior Project Manager

Global Maritime Forum

Femke Spiegelenberg

Project Coordinator

Global Maritime Forum

Ana Madalena Leitão

Project Assistant

Global Maritime Forum

Las opiniones expresadas en este informe son responsabilidad exclusiva de los autores y no de la Getting to Zero Coalition ni del Global Maritime Forum.

La Getting to Zero Coalition es una plataforma de colaboración liderada por la industria que reúne a las principales partes interesadas de las cadenas de valor marítimas y de combustibles con el sector financiero y otros comprometidos a hacer de los buques de emisiones cero comercialmente viables una realidad escalable para 2030 hacia la descarbonización total para 2050. La Getting to Zero Coalition es una asociación entre el Global Maritime Forum y el Foro Económico Mundial.

El transporte marítimo, a diferencia de muchos sectores, tiene el beneficio y la ventaja de contar con un regulador mundial, la Organización Marítima Internacional (OMI), que tiene autoridad para impulsar una transición energética mundial, necesaria por el cambio climático y dispuesto por el objetivo de temperatura del Acuerdo de París.

Cualquier reglamento diseñado y adoptado por la OMI es resultado de una amplia aceptación por parte de los Estados miembros en forma de consenso. Lograr el consenso significa encontrar un punto de conciliación que refleje lo que pueden aceptar los Estados miembros más diversos geográfica y económicamente.

En relación con la revisión de la Estrategia de la OMI sobre GEI y la adopción de medidas a medio y largo plazo, los Estados miembros de la OMI han venido haciendo un llamado cada vez más fuerte por una transición “equitativa”, “justa”, “justa” e “inclusiva”, o alguna combinación de ellas. El concepto de “transición equitativa” constituye ahora una cuestión clave en las negociaciones sobre la reducción de las emisiones de GEI y es fundamental para seguir avanzando. Sin embargo, a menudo se utilizan indistintamente diferentes terminologías tanto dentro como fuera de la OMI, con poca claridad sobre lo que puede significar cada una en términos de futuras políticas.

Crear un entendimiento compartido sobre estos conceptos en todos los países, en particular sobre el de transición equitativa, y de lo que una política podría implicar, sería un paso importante hacia la adopción de una estrategia de GEI alineada con París y de un conjunto eficaz de medidas a mediano plazo. Un análisis reciente realizó el ejercicio de organizar estos conceptos superpuestos e interdependientes y de sintetizar algunos de los elementos que parecen ser más relevantes para cada término (véase la figura 1).¹

Figura 1: ¿Cuáles son los elementos clave que hay que tener en cuenta para la transición del transporte marítimo?

Fuente: Shaw, A. and De Beukelaer, C., 2022. Why should we talk about a ‘just and equitable’ transition for shipping? Article No. 93, UNCTAD Transport and Trade Facilitation Newsletter N°96 - Third Quarter 2022.



El concepto de “transición justa” parece estar muy arraigado en el movimiento laboral, se centra más en el ámbito individual y se aplica sobre todo al apoyo a los trabajadores y las comunidades durante la transición en ámbitos como la educación, la recualificación y la seguridad. También puede abordarse a escala nacional y empresarial. En el sector marítimo, está siendo impulsada en gran medida por el **Grupo de Trabajo Marítimo para una Transición Justa**. El término “transición inclusiva” se utiliza a menudo para hablar de la tecnología y la innovación que serán necesarias como parte de la transición y para garantizar la igualdad de acceso a las oportunidades, potencialmente a través de alianzas para la innovación, transferencia de tecnología y creación y desarrollo de capacidades. El término “justo” parece estar asociado al propio proceso político y a garantizar que la representación en el proceso sea diversa y relevante, con las voces climáticamente vulnerables en el centro de las decisiones. La “transición equitativa” se centra en el ámbito nacional y se vincula principalmente con el principio de las Naciones Unidas de “no dejar a nadie atrás”. Muchos países consideran que garantizar una transición equitativa es esencial para lograr el consenso en el proceso de revisión de la estrategia de la OMI sobre los GEI y acordar las medidas económicas y técnicas para alcanzar los objetivos de reducción de las emisiones de GEI.

Por lo tanto, este documento explica por qué dar prioridad a una transición equitativa es una parte necesaria de la transición hacia la descarbonización del transporte marítimo y presenta algunos de los elementos que podría incluir una transición equitativa. El objetivo es resumir, sin intención de prejuzgar las próximas reuniones de la OMI,

ni prescribir una definición o aplicación exactas. Este documento pretende contribuir al debate político sobre cómo garantizar una transición equitativa, reconociendo al mismo tiempo que dicho debate y el acuerdo multilateral resultante deben ser justos desde el punto de vista del procedimiento y debe además situar a los países vulnerables al clima, especialmente los PEID y los PMA, en el centro del proceso y las políticas.

¿Por qué es imprescindible una transición equitativa para la descarbonización del transporte marítimo?

La transición energética y de combustibles para el transporte marítimo sólo puede producirse con la urgencia y la escala necesarias si los gobiernos nacionales y los reguladores internacionales establecen marcos políticos que hagan que el transporte marítimo y la producción de combustibles con cero emisiones sean comercialmente viables y estén disponibles y accesibles a escala mundial para todos los países y empresas por igual. La adición del término “equitativo” a la transición hacia la descarbonización del transporte marítimo se basa en razones políticas, morales y prácticas.

Razones políticas para una transición equitativa

La transición del transporte marítimo no es solo tecnológica, es una transición socioeconómica que forma parte de un contexto más amplio de desarrollo sostenible. El mandato político general para una transición equitativa puede encontrarse en los objetivos, marcos y principios de las Naciones Unidas,² en particular los tres principios universales de las Naciones Unidas,³ la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas,⁴ y sus 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). De hecho, “El imperativo de promover un desarrollo más equitativo impregna los 17 objetivos de la Agenda 2030”,⁵ y el ODS 10 insta específicamente a “Reducir las desigualdades dentro de los países y entre ellos”.⁶ Además, el Acuerdo de París hace hincapié en “la relación intrínseca que las acciones, respuestas e impactos del cambio climático tienen con el acceso equitativo al desarrollo sostenible y la erradicación de la pobreza”⁷ e invoca el principio de equidad⁸ como principio rector, además de aplicar el concepto de equidad intergeneracional.

En la COP26 en el año 2021, el Foro sobre Vulnerabilidad Climática con sus 55 miembros, todos países en desarrollo, , adoptó la Declaración de Dhaka-Glasgow que, entre otros temas, reconoce la necesidad de que la transición del transporte marítimo sea equitativa.⁹ Los países en desarrollo, los PEID y los PMA corren el riesgo de salir perjudicados en la adopción de políticas sobre GEI. Pueden quedar “rezagados”, ya que la inversión y la innovación favorecen principalmente a las economías desarrolladas, dejándolos lidiando con embarcaciones y tecnologías perjudiciales para el medio ambiente durante mucho más tiempo que otras partes del mundo. Al mismo tiempo, podrían experimentar un aumento de los costes y una posible reducción del desarrollo económico que depende del comercio.



Existe un claro mandato político para que la equidad se incorpore a la normativa de la OMI sobre reducción de emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo. En última instancia, la posibilidad de alcanzar un consenso sobre una estrategia revisada de la OMI en materia de GEI y un conjunto de medidas a medio plazo depende ahora, en gran medida, de que la estrategia y las medidas garanticen también una transición equitativa.

El imperativo moral de una transición equitativa

Además del mandato político existe también el imperativo moral de una transición equitativa. Muchos países vulnerables al clima ya sufren las duras consecuencias del cambio climático y los consiguientes daños sociales y económicos.¹⁰ Una transición lenta y vacilante no hará sino perpetuar estos impactos climáticos, que afectan de manera desproporcionada a los países que tienen menos capacidad económica para responder a tales impactos, al tiempo que son los que tienen menos responsabilidad histórica en el cambio climático.¹¹ La inacción, la falta de ambición y la lentitud de la transición tienen un coste muy elevado.¹²

Para muchos países vulnerables al clima, el coste de los impactos climáticos amenaza con ser mucho más que económico, afectando a la cultura, el patrimonio y dañando la equidad intergeneracional.¹³ Este es especialmente el caso de los pueblos indígenas, que históricamente han sufrido una escasa representación, con sus derechos de autodeterminación eclipsados por la representación de intereses estatales más amplios en los procesos multilaterales.¹⁴ Muchas comunidades indígenas sufren amenazas únicas a su medio ambiente y a su modo de vida a causa del cambio climático. Por tanto, la protección y el apoyo de los países y comunidades vulnerables requieren políticas climáticas eficaces.

Sin embargo, las medidas políticas que se adopten para garantizar y acelerar la transición del transporte marítimo tendrán efectos diferentes y potencialmente desproporcionadamente negativos en los países debido a las desigualdades existentes y generalizadas a nivel mundial en cuanto a recursos y capacidades.¹⁵ Además, como se ha demostrado anteriormente, la transición debe producirse en un contexto de desarrollo sostenible que busque disminuir las desigualdades entre países. Así pues, la política debe ser muy ambiciosa en cuanto a la limitación del aumento de la temperatura para reducir la amenaza de los impactos del cambio climático, pero al mismo tiempo debe orientarse a apoyar a las personas vulnerables al clima y no debe aumentar las disparidades mundiales. El equilibrio entre la necesidad de la transición y el apoyo que aquellos merecen, es lo que impulsa el llamamiento a una transición ambiciosa, eficaz desde el punto de vista medioambiental y equitativa que se ha incluido en diversas propuestas presentadas a la OMI por los Estados miembros.



Las ventajas prácticas de una transición equitativa

Para tener éxito, la investigación ha demostrado que las transiciones rápidas de la política y la industria, en general, necesitan poner en marcha medidas de equidad para apoyar a los países y comunidades vulnerables.¹⁶ El transporte marítimo y la producción de combustible con cero emisiones deben ser comercialmente viables y globalmente accesibles para todos los países y empresas.

Al ser una industria verdaderamente global, el sector marítimo ha manifestado a menudo su apoyo a la igualdad de condiciones. Es probable que el diseño y la adopción de una normativa que facilite una transición sin dejar a los países atrás dé lugar a una transición geográficamente más uniforme, sin exenciones ni distorsiones del mercado, y que permita a los buques experimentar un ritmo similar de cambio de infraestructuras y combustibles en todo el mundo. Una transición de este tipo es preferible para una industria mundial como la marítima y ahora depende de que se alcance un consenso en los debates de la OMI que, como ya se ha dicho, deben satisfacer a un número diverso de países que reclaman una transición equitativa.

Entre los elementos de una transición equitativa que se plantean en los diálogos, está la oportunidad de que todos los países, independientemente de sus recursos y capacidades, participen en la descarbonización del transporte marítimo y se beneficien de ella. La transición del transporte marítimo ofrece oportunidades estratégicas de desarrollo con la creación de un mercado mundial de combustibles escalables de emisiones cero y de nuevas tecnologías e infraestructuras. Estudios recientes han puesto de relieve la escala y el abanico de oportunidades para las naciones emergentes basadas en el potencial de las energías renovables.¹⁷ Si en la OMI se puede adoptar una política que apoye el acceso equitativo a los beneficios de una transición, esto también ayudaría a desbloquear estas oportunidades para los países en desarrollo.

¿Cómo garantizar una transición equitativa?

Actualmente, varias propuestas presentadas a la OMI se refieren a garantizar una transición equitativa. A continuación se analiza esta cuestión, no para evaluar propuestas individuales, sino más bien para comentar los elementos que, o bien impiden apoyar una transición equitativa, o bien la apoyan. Hay dos áreas principales relacionadas con una transición equitativa: en primer lugar, el nivel de ambición de la Estrategia revisada de la OMI sobre GEI y, en segundo lugar, las medidas a mediano plazo que han sido propuestas. En cuanto al nivel de ambición, la respuesta es relativamente sencilla. Para evitar los efectos perjudiciales de los impactos climáticos en las naciones vulnerables y los costes asociados, una transición equitativa se basa en una alta ambición de reducción de las emisiones de GEI, basada en la ciencia (es decir, IPCC) y alineada con el Acuerdo de París.

Existe una obligación establecida de evaluar y abordar los impactos desproporcionadamente negativos (DNI) de las medidas sobre los Estados en desarrollo, en particular los PEID y los PMA, establecida en la Estrategia Inicial de la OMI sobre los GEI. Estas naciones ya pagan

a menudo los costes de transporte más elevados para los productos esenciales y están alejadas de los principales mercados mundiales. Es poco probable que los aumentos de costes derivados de las medidas políticas sean asumidos fácilmente. Sin embargo, algunos Estados miembros han insistido en que no basta con evaluar y abordar los DNI y proponen que el asegurar una transición equitativa se integre en el diseño de las propias medidas.

En cuanto a las medidas a mediano plazo, se proponen dos opciones principales: mando y control (por ejemplo, una norma mundial sobre combustibles con GEI) y/o medidas basadas en el mercado (por ejemplo, una tasa, un régimen de comercio de derechos de emisión o un impuesto).¹⁸ Es probable que una norma mundial sobre combustibles ofrezca seguridad a la industria y haga que la transición sea más rentable al imponer el cambio a nuevos combustibles escalables de emisiones cero. Sin embargo, no está claro cómo una medida de este tipo puede abordar la diferencia de precios entre los combustibles actuales y las nuevas alternativas, o cómo proporciona apoyo a los países en desarrollo, especialmente a los PEID y los PMA en términos de acceso a oportunidades y adaptación y mitigación.¹⁹

Otro posible obstáculo para una transición equitativa es el uso de exenciones en el diseño de las políticas, por ejemplo, derechos basados en puertos o rutas, que figuran en una propuesta de medida intermedia.²⁰ Es muy probable que el uso de exenciones para algunos buques o de derechos de emisión para determinados puertos o rutas cree distorsiones en lugar de promover la uniformidad. Estos planteamientos no parecen ofrecer un apoyo global a las economías en desarrollo, los PEID y los PMA. Por el contrario, corren el riesgo de dejarlos atrás tecnológicamente, reduciendo el acceso a la inversión para oportunidades estratégicas. También corren el riesgo de conducir a una menor reducción de las emisiones y de la contaminación atmosférica si algunos puertos/rutas son atendidos por buques con un cumplimiento menos estricto. El objetivo subyacente de estos enfoques puede ser reducir los costes de la transición para los países o regiones en desarrollo, sin embargo, pueden aumentar negativamente la desigualdad entre países.²¹

Una solución prometedora, y que parece estar ganando fuerza, es el uso de una canasta de medidas que combine una norma sobre combustibles con GEI y una medida económica. Una canasta de este tipo daría seguridad a la transición de los combustibles y desbloquearía la inversión, al tiempo que cerraría la brecha de competitividad entre los combustibles fósiles tradicionales y las alternativas de emisión cero, y generaría ingresos como subproducto. Una parte de estos ingresos podría servir de fuente de financiación para garantizar que los países en desarrollo, especialmente los PEID y los PMA, no se queden atrás en la transición energética.²²

Algunos países han propuesto que los ingresos creados a partir de un instrumento económico se asignen para su uso en el sector (es decir, que los ingresos se reinviertan de nuevo en el sector para la descarbonización), acelerando así la transición y reduciendo

posiblemente el nivel necesario del precio del carbono. Sin embargo, exigir únicamente el uso “intra-sectorial” puede limitar las opciones para apoyar una transición equitativa. Por ello, varios Estados miembros han pidieron en el MEPC 78 que se siga estudiando el uso de los ingresos fuera del sector. Garantizar una política que pueda impulsar la inversión alineada con la descarbonización requiere una comprensión de las necesidades de un amplio espectro de Estados miembros y, además, tendrá que incorporar no sólo el gasto en el sector, sino también los usos de los ingresos que puedan garantizar una transición equitativa.

De hecho, estos elementos son fundamentales en una de las actuales propuestas de medidas a medio plazo, una tasa presentada por la República de las Islas Marshall y las Islas Salomón.²³ Los elementos de la “tasa del Pacífico” han sido apoyados esencialmente a mayor escala en la COP26 por el Foro sobre Vulnerabilidad Climática y su Declaración de Dhaka-Glasgow. La declaración pide a la OMI que establezca “una tasa obligatoria sobre las emisiones de gases de efecto invernadero en el transporte marítimo internacional para garantizar que las medidas de la OMI en materia de emisiones se ajustan plenamente a una trayectoria de 1,5 °C según el AR6 del IPCC” y reconoce específicamente la necesidad de que la transición del transporte marítimo sea “equitativa y beneficie a todos los Estados”. En cuanto al desembolso de los ingresos, la declaración apoya explícitamente “que la mayor parte de los ingresos de la tasa se emplean como apoyo financiero adicional para acciones climáticas urgentes, en particular por parte de los países en desarrollo vulnerables”, e insta a “adoptar objetivos ambiciosos en las emisiones marítimas nacionales para una transición a cero emisiones que no deje a nadie atrás”.

Como ya se ha mencionado, el concepto de transición equitativa no es el único. La representación equitativa en el proceso es también un concepto que se refuerza mutuamente, por lo que se necesita apoyo, incluido financiero, para facilitar la participación de los PEID y los PMA. El incluir voces relevantes en el proceso redundará en el diseño de políticas más adecuadas, por lo que la puesta en marcha del Fondo Fiduciario Voluntario de Múltiples Donantes en la OMI sería un paso en la dirección correcta.

Conclusiones e implicaciones

El Llamamiento a la Acción para la Descarbonización del Transporte Marítimo de la Coalición Getting to Zero, con más de 240 signatarios, subraya la necesidad de establecer marcos políticos que permitan una transición equitativa.²⁴ En general, los países, las organizaciones internacionales y las empresas parecen estar cada vez más de acuerdo en el deseo de una transición equitativa. Como se expone en este documento, la aplicación efectiva de políticas de reducción de emisiones de GEI que den prioridad a una transición equitativa es un mandato político, moral y práctico, y será clave para alcanzar un consenso en la OMI. El documento también subraya la urgencia de la transición, las necesidades de los PEID y los PMA que están en juego, y las oportunidades de muchos países en desarrollo y de renta media



para beneficiarse de la transición energética del transporte marítimo a través de su potencial como futuros productores de combustibles renovables,

Como mínimo, actualmente el garantizar una transición equitativa parece requerir lo siguiente:

- Inclusión explícita de este concepto en la Estrategia revisada de la OMI sobre GEI
- Hacer frente a la amenaza existencial que se cierne sobre los países vulnerables al clima alineando las políticas para limitar el calentamiento a 1,5 grados.
- Evaluar y abordar, según proceda, los impactos desproporcionadamente negativos sobre los Estados, en particular los PEID y los PMA, que se derivan de las medidas políticas en materia de GEI. Esto debería incluir la definición de “desproporcionado” y, a continuación, el uso de una metodología fiable de última generación, científicamente capaz de captar las características geográficas y socioeconómicas específicas de los Estados impactados, lo cual es crucial para determinar los resultados de la evaluación.
- Adopción de un instrumento económico, como parte de una canasta de medidas, que aplique el principio de “quien contamina paga” para impulsar económicamente la transición energética, abordando la diferencia de precios entre los nuevos combustibles escalables de emisión cero y los combustibles fósiles tradicionales.
- Los ingresos generados por un MBM eficaz deben destinarse, al menos en parte, a apoyar la mitigación, la adaptación y la resiliencia de los más necesitados, es decir, los PEID y los PMA.
- Consideración de los pueblos indígenas, que, a pesar de su escasa representación histórica en los procesos multilaterales,²⁵ están conectados tanto económica como culturalmente a la tierra y al océano, experimentando amenazas únicas a su modo de vida.

Un proceso justo en el que se apoye la representación y participación de los países vulnerables al clima con recursos limitados es esencial para lograr lo anterior y garantizar una transición equitativa. Además de los posibles ingresos procedentes de un MBM, también podrían explorarse otras ayudas financieras equivalentes.

Estos elementos no se consideran exhaustivos y representan un pequeño resumen de debates amplios y en progreso. También es crucial que la acción de la industria, así como la política mundial, se orienten a permitir el acceso a nuevas oportunidades, tecnologías y combustibles de emisiones cero escalables en los países en desarrollo, especialmente para los PEID y los PMA.

Endnotes

- 1 Shaw, Alison and De Beukelaer, Christiaan, 2022. Why should we talk about a ‘just and equitable’ transition for shipping? , UNCTAD Transport and Trade Facilitation Newsletter, N°96, Article No. 93, Third Quarter 2022.
- 2 Principio Uno: Enfoque basado en los derechos humanos. Principio Dos: No dejar a nadie atrás. Principio Tres: Igualdad de género y capacitación de la mujer.
- 3 Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible.
- 4 Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU.
- 5 Naciones Unidas, 2017. Leaving No One Behind: Equality and Non-Discrimination at the Heart of Sustainable Development. A Shared United Nations System Framework for Action.
- 6 Objetivo de Desarrollo Sostenible 10 de la ONU.
- 7 El Acuerdo de París Texto.
- 8 A efectos de este escrito, los términos equidad y equitativo se consideran sinónimos.
- 9 The Climate Vulnerable Forum, 2021. Declaração de Dhaka-Glasgow da CVF. 2 de noviembre de 2021.
- 10 IPCC, 2022. Climate Change 2022: Impacts, Adaptation, and Vulnerability (Mudança Climática 2022: Impactos, Adaptação e Vulnerabilidade). Contribuição do Grupo de Trabalho II ao Sexto Relatório de Avaliação do Painel Intergovernamental sobre Mudança Climática [H.-O. Pörtner, et. al. (eds.)]. Imprensa da Universidade de Cambridge. Cambridge University Press, Cambridge, UK e New York, NY, USA, 3056 pp.
- 11 IPCC, 2022. e IPCC, 2018. Aquecimento Global de 1,5°C. Um Relatório Especial do IPCC sobre os impactos do aquecimento global de 1,5°C acima dos níveis pré-industriais e vias globais de emissão de gases de efeito estufa relacionadas, no contexto do fortalecimento da resposta global à ameaça das mudanças climáticas, do desenvolvimento sustentável e dos esforços para erradicar a pobreza [Masson-Delmotte, V., et. al. (eds.)]. Cambridge University Press, Cambridge, Reino Unido e Nova York, NY, EUA.
- 12 Sobre el coste de la inacción, el Informe Especial 1.5 del IPCC afirma: “Se prevé que los daños económicos mundiales del cambio climático sean menores con un calentamiento de 1,5 °C que con 2 °C en 2100 (Warren et al., 2018c). El valor actual neto medio de los costes de los daños derivados del calentamiento en 2100 para 1,5°C y 2°C (incluidos los costes asociados a los impactos de mercado y no de mercado inducidos por el cambio climático, los impactos debidos a la subida del nivel del mar y los impactos asociados a discontinuidades a gran escala) son de 54 y 69 billones de dólares, respectivamente, en relación con 1961-1990.” (IPCC 2018, Recuadro 3.6, p. 264). Además, como se concluye en el Informe The New Climate Economy 2018: “una acción audaz podría reportar una ganancia económica directa de 26 billones de dólares hasta 2030 en comparación con el statu quo. Y es probable que esta sea una estimación conservadora”. Comisión Global sobre la Economía y el Clima, 2018. Unlocking the Inclusive Growth Story of the 21st Century: Accelerating Climate Action in Urgent Times.
- 13 IPCC, 2022.
- 14 Lightfoot, S. and MacDonald, D., 2020, The UN as Both Foe and Friend to Indigenous Peoples and Self-Determination.
- 15 Naciones Unidas, 2017.



- 16 Gambhir, A., Green, F., and Pearson, P. J. G., 2018. Towards a just and equitable low-carbon energy transition. Grantham Institute Briefing Paper. No. 26. Imperial College London.
- 17 [The Getting to Zero Coalition, 2022. Resources. Country Opportunities.](#)
- 18 [Para una discusión más detallada sobre las propuestas individuales y cómo han sido recibidas durante las discusiones, véase Shaw, A., e Smith, T., 2022. An overview of the discussions from IMO ISWG-GHG12.](#)
- 19 [Baresic et. al. 2022. Closing the Gap: An Overview of the Policy Options to Close the Competitiveness Gap and Enable an Equitable Zero-Emission Fuel Transition in Shipping. Prepared by UMAS, January 2022, London.](#)
- 20 ISWG-GHG 12/3/9, Propuesta para establecer un mecanismo internacional de financiación y recompensa de la sostenibilidad marítima (IMSF&R) como medida integrada a medio plazo, presentada por Argentina, Brasil, China, Sudáfrica y Emiratos Árabes Unidos.
- 21 [Shaw, A. and De Beukelaer, C., 2022. Why should we talk about a 'just and equitable' transition for shipping? Article No. 93, UNCTAD Transport and Trade Facilitation Newsletter N°96 - Third Quarter 2022.](#)
- 22 Véase también Banco Mundial 2022.
- 23 [MEPC76/7/12 Propuesta para que la OMI establezca un gravamen universal obligatorio sobre los gases de efecto invernadero, presentada por la República de las Islas Marshall y las Islas Salomón y, además, véase Shaw, A., and Smith, T., 2022. An overview of the discussions from IMOISWG-GHG12.](#)
- 24 Véase también el Report on Climate Commitments by Signatories to the Call to Action for Shipping Decarbonization.
- 25 [Lightfoot, S. and MacDonald, D., 2020, The UN as Both Foe and Friend to Indigenous Peoples and Self-Determination.](#)