

INSIGHT BRIEF

Descarbonizando o transporte marítimo e garantindo uma transição equitativa

Novembro 2022

Esta tradução foi publicada em Junho de 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

As opiniões expressas neste Insight Brief são apenas dos seus autores e não da Getting to Zero Coalition (Coligação Chegar ao Zero) ou do Global Maritime Forum.

A Getting to Zero Coalition (Coligação Chegar ao Zero) é uma plataforma de colaboração liderada pela indústria que reúne as principais partes interessadas de toda a cadeia de valor marítima e de combustíveis com o setor financeiro e outros comprometidos em tornar as embarcações comercialmente viáveis de emissão zero uma realidade escalável até 2030, rumo à descarbonização total até 2050. A Getting to Zero Coalition é gerida pelo Global Maritime Fórum, que foi um dos seus fundadores juntamente com o Forum Econômico Mundial e Friends of Ocean Action.

Introdução

Os transportes marítimos, ao contrário de muitos outros setores, têm a vantagem de ter um regulador global, a Organização Marítima Internacional (OMI), que tem a autoridade para conduzir uma transição energética global, necessária pelas mudanças climáticas e mandatada pelo objetivo de temperatura do Acordo de Paris.

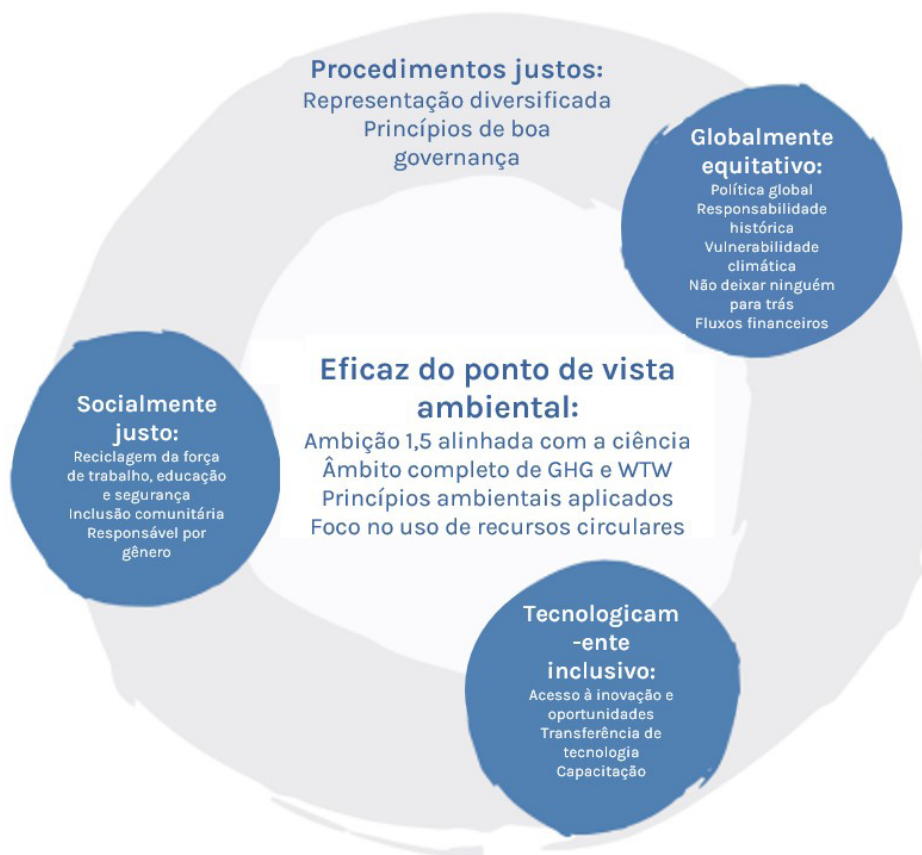
Qualquer regulamento projetado e adotado pela OMI é fruto de ampla aceitação pelos Estados membros na forma de consenso. Alcançar o consenso significa encontrar um compromisso que represente o que pode ser aceite por Estados membros amplamente diversos geográfica e economicamente.

Em relação à revisão da Estratégia de GEE da OMI e à adoção de medidas de médio e longo prazo, os Estados membros da OMI têm exigido cada vez mais uma transição “equitativa”, “razoável”, “justa” e “inclusiva”, ou alguma combinação destas. O conceito de uma “transição equitativa” constitui agora uma questão-chave nas negociações em relação à redução das emissões de GEE e é central para o seu progresso. No entanto, terminologias diferentes são frequentemente utilizadas de forma intercambiável dentro e fora da OMI, com pouca clareza sobre o que cada uma pode significar em termos de políticas futuras.

Criar uma compreensão compartilhada por todos os países destes conceitos, particularmente o de transição equitativa, e que política poderia implicar, seria um passo importante para a adoção de uma estratégia de GEE alinhada com Paris e um cabaz eficaz de medidas de médio prazo. Análises recentes procuraram organizar estes conceitos sobrepostos e interdependentes, bem como sintetizar alguns dos elementos que parecem mais relevantes para cada termo (ver figura 1).¹

Figure 1: Quais são os elementos-chave a considerar para a transição do setor Marítimo?

Fonte: 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.



O conceito de “transição justa” parece ter fortes raízes no movimento trabalhista, sendo mais focado num nível individual e se aplicando predominantemente ao apoio a trabalhadores e comunidades através da transição em áreas como educação, requalificação e segurança. Também pode ser abordado a nível nacional e empresarial. Dentro do setor marítimo, está sendo em grande parte progredido pelo **Grupo de Trabalho Marítimo sobre Transição Justa**. A “transição inclusiva” é frequentemente aplicada para discutir a tecnologia e a inovação que serão necessárias como parte da transição e para garantir a igualdade de acesso às oportunidades, potencialmente através de parcerias de inovação, transferência de tecnologia e capacitação e desenvolvimento. O termo ‘razoável’ parece estar associado ao próprio processo político em si e assegurando que a representação no processo seja diversificada e relevante, com vozes vulneráveis ao clima no centro das decisões. A “transição equitativa” é focalizada num nível nacional e está predominantemente ligada ao princípio das Nações Unidas (ONU) de “não deixar ninguém para trás”. A garantia de uma transição equitativa é vista por muitos países como parte essencial para a obtenção de consenso no processo de revisão da Estratégia de GEE da OMI e do acordo sobre as medidas econômicas e técnicas para alcançar os objetivos de redução das emissões de GEE.

Este Insight Brief, portanto, explica porque priorizar uma transição equitativa é uma parte necessária da transição de descarbonização dos transportes marítimos e apresenta alguns dos elementos que uma transição equitativa poderá incluir. O objetivo é apresentar um sumário, sem a intenção de antecipar as próximas reuniões da OMI ou prescrever uma definição ou aplicação exata. Este Insight

Brief procura contribuir para o debate político sobre a garantia de uma transição equitativa, ao mesmo tempo reconhecendo que tal debate e o acordo multilateral resultante devem ser processualmente justos, colocando os países vulneráveis ao clima, especialmente os Pequenos Estados Insulares em Desenvolvimento (PEID) e os Países Menos Desenvolvidos (PMD), no centro do processo e das políticas.

Porque é que uma transição equitativa é imperativa para a descarbonização dos transportes marítimos?

A transição de combustíveis e energia para os transportes marítimos só pode acontecer com a urgência e escala necessárias se os governos nacionais e reguladores internacionais estabelecerem estruturas políticas que tornem os transportes marítimos e a produção de combustível de emissão zero comercialmente viável e globalmente disponível e acessível para todos os países e empresas. A adição de “equitativo” à transição para a descarbonização dos transportes marítimos é sustentada por uma lógica política, moral e prática.

A racionalização política para uma transição equitativa

A transição marítima não é apenas tecnológica, é uma transição sócio-econômica que faz parte de um contexto mais amplo de desenvolvimento sustentável. O mandato político global para uma transição equitativa pode ser encontrado nos objetivos, estruturas e princípios da ONU, particularmente nos três princípios universais da ONU,² na Agenda para o Desenvolvimento Sustentável da ONU 2030,³ e nos seus 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS).⁴ De fato, “O imperativo de promover um desenvolvimento mais equitativo permeia todas as 17 metas da Agenda 2030”⁵ com o SDG 10 especificamente focado em “Reduzir a desigualdade dentro e entre países”.⁶ Além disso, o Acordo de Paris enfatiza “a relação intrínseca que as ações, respostas e impactos da mudança climática têm com o acesso equitativo ao desenvolvimento sustentável e à erradicação da pobreza”⁷ e invoca o princípio da equidade⁸ como um princípio orientador, bem como a aplicação do conceito de equidade intergeracional.

Na COP26 em 2021, o Fórum Vulnerável ao Clima com seus 55 membros de países em desenvolvimento, adotou a Declaração de Dhaka-Glasgow que, entre outras questões, reconhece a necessidade de que a transição marítima seja equitativa.⁹ Os países em desenvolvimento, os PEID e os PMD correm o risco de se perderem na adoção da política de GEE, podendo ser “deixados para trás”, com investimentos e inovações favorecendo principalmente as economias desenvolvidas, deixando-os sobrecarregados com navios e tecnologias nocivas ao meio ambiente por muito mais tempo do que em outras partes do mundo. Ao mesmo tempo, eles sentirão custos crescentes e potenciais reduções num desenvolvimento econômico impulsionado pelo comércio.

Há um claro mandato político para que a equidade seja incorporada na regulamentação da OMI sobre a redução das emissões de GEE

provenientes do setor marítimo. Em última instância, a possibilidade de se chegar a um consenso sobre uma Estratégia Revisada de GEE da OMI e um cabaz de medidas de médio prazo depende agora, em grande medida, da estratégia e das medidas que também garantam uma transição equitativa.

O imperativo moral para uma transição equitativa

Subjacente ao mandato político, há também um imperativo moral para uma transição equitativa. Muitos países vulneráveis ao clima já sofrem os duros impactos da mudança climática e os danos sociais e econômicos resultantes desta.¹⁰ Uma transição lenta e artificial apenas irá perpetuar esses impactos climáticos que afetam desproporcionalmente os países que são economicamente menos capazes de responder a tais impactos, ao mesmo tempo em que representam uma menor responsabilidade histórica pela mudança climática.¹¹ Há sérios custos de inação e, na verdade, de baixa ambição, e de transição lenta.¹²

Para muitos países vulneráveis ao clima, o custo dos impactos climáticos ameaça ser muito mais do que econômico, afetando a cultura, o patrimônio e prejudicando a equidade intergeracional.¹³ Este é particularmente o caso dos povos indígenas que historicamente sofreram com uma pobre representação, sendo os seus direitos de autodeterminação ofuscados pela representação de interesses estatais mais amplos em processos multilaterais.¹⁴ Muitas comunidades indígenas sofrem ameaças únicas ao seu meio ambiente e modo de vida devido às mudanças climáticas. A proteção e o apoio de países e comunidades vulneráveis exigem, portanto, políticas climáticas eficazes.

No entanto, as medidas políticas tomadas para garantir e acelerar a transição dos transportes marítimos terão efeitos diferentes, e potencialmente desproporcionalmente negativos, nos diferentes países devido às desigualdades globais existentes e generalizadas em termos de recursos e capacidades.¹⁵ Além disso, como demonstrado acima, a transição deve ocorrer num cenário de desenvolvimento sustentável que procure diminuir as desigualdades entre os países. Assim, a política deve ter uma ampla ambição em termos de limitar o aumento da temperatura a fim de reduzir a ameaça dos impactos das alterações climáticas, devendo, ao mesmo tempo, ser orientada para apoiar os vulneráveis climáticos e não devendo ampliar as disparidades globais. O equilíbrio entre a necessidade de transição e o apoio merecido, é a razão que impulsiona o apelo a uma transição ambiciosa, ambientalmente eficaz e equitativa, incorporada em várias propostas apresentadas à OMI pelos Estados-Membros.

As vantagens práticas de uma transição equitativa

Para ter sucesso, estudos têm mostrado que as transições políticas e industriais rápidas, em geral, precisam de estabelecer medidas de equidade que apoiem países e comunidades vulneráveis.¹⁶ A produção de combustíveis e o transporte marítimo com emissão zero, devem

tornar-se comercialmente viáveis e globalmente acessíveis para todos os países e empresas.

Sendo uma indústria verdadeiramente global, o setor de transporte marítimo tem frequentemente manifestado o seu apoio por uma situação de igualdade de condições. O desenvolvimento e a adoção de regulamentação que facilite uma transição sem deixar países para trás, provavelmente resultará numa transição geograficamente mais uniforme, sem isenções e distorções de mercado, e que permita que os navios experimentem uma semelhante mudança nas infraestruturas e combustíveis em todo o mundo. Tal transição pareceria preferível para uma indústria global e, neste momento, depende da obtenção de um consenso nas discussões da OMI que, como mencionado anteriormente, devem satisfazer um número diverso de países que exigem uma transição equitativa.

Entre os elementos de uma transição equitativa que surgem nos diálogos, está a oportunidade para todos os países, independentemente dos seus recursos e capacidades, de participar e beneficiar da descarbonização dos transportes marítimos. A transição dos transportes marítimos oferece oportunidades estratégicas de desenvolvimento com a criação de um mercado global para combustíveis de emissão zero escaláveis, novas tecnologias e infra-estruturas. Estudos recentes destacaram a escala e a gama de oportunidades para as nações emergentes com base no potencial de energia renovável.¹⁷ Se uma política que apoie o acesso equitativo aos benefícios de uma transição for adotada na OMI, isso também ajudará a desbloquear essas oportunidades para os países em desenvolvimento.

O que poderá fazer parte da garantia de uma transição equitativa?

Atualmente, uma série de submissões à OMI destinam-se a garantir uma transição equitativa. A seguir, exploraremos isso, não para avaliar propostas individuais, mas para comentar elementos que dificultariam o apoio a uma transição equitativa ou que a apoiariam. Há duas áreas principais que se ligam a uma transição equitativa: primeiro, o nível de ambição da Estratégia Revisada de GEE da OMI; e segundo, as medidas de médio prazo propostas. Em termos de nível de ambição, a resposta é relativamente simples. Para evitar os efeitos prejudiciais dos impactos climáticos sobre nações vulneráveis e os custos associados, uma transição equitativa depende de uma ambição elevada de redução das emissões de GEE, fundamentada na ciência (isto é, no IPCC) e alinhada com o Acordo de Paris.

Há uma obrigação estabelecida de avaliar e abordar os impactos desproporcionalmente negativos (DNI) das medidas sobre os Estados em desenvolvimento, particularmente os PEID e os PMD, estabelecida na Estratégia Inicial de GEE da OMI. Frequentemente essas nações já pagam os custos mais altos de transporte de bens essenciais e são remotas em relação aos principais mercados globais. É improvável que os aumentos de custos que resultem de medidas políticas sejam suportados facilmente. No entanto, alguns Estados membros já

enfatazaram que avaliar e abordar os DNI não é suficiente, propondo que a promoção de uma transição equitativa deve ser incorporada no desenho das próprias medidas.

Em relação às medidas de médio prazo, há duas opções principais propostas: comando e controle (por exemplo, uma norma global de GEE dos combustíveis) e/ou medidas baseadas no mercado (por exemplo, um sistema de taxas e descontos (feebate), ETS, ou uma contribuição).¹⁸ Uma norma global de combustíveis é capaz de dar certezas à indústria, tornando o investimento na transição mais fácil, decretando efetivamente a mudança para novos combustíveis escaláveis de emissão zero. No entanto, não está claro como tal medida poderá abordar a diferença de preços entre os combustíveis atuais e as novas alternativas ou como apoiaria os países em desenvolvimento, especialmente os PEID e PMDs em termos de acesso a oportunidades e adaptação e mitigação.¹⁹

Outro obstáculo potencial para uma transição equitativa é o uso de isenções na concepção de políticas, por exemplo, as licenças baseadas em portos ou rotas, que figuram numa proposta de medida de médio prazo.²⁰ O uso de isenções para alguns navios ou concessões para certos portos/rotas muito provavelmente criaria distorções em vez de promover a uniformidade. Essas abordagens não parecem oferecer apoio de larga escala às economias em desenvolvimento, aos PEID e aos PMD. Em vez disso, correm o risco de deixá-los para trás tecnologicamente, reduzindo o acesso ao investimento para oportunidades estratégicas. Tais propostas também correm o risco de levar a uma menor redução das emissões e da poluição do ar se alguns portos/rotas forem usados por navios com menor rigor de cumprimento. O objetivo subjacente destas abordagens pode ser reduzir os custos da transição para países ou regiões em desenvolvimento, no entanto, podem vir a aumentar adversamente a desigualdade entre países.²¹

Uma solução promissora, e que parece estar a reunir apoio, é o uso de um cabaz de medidas que combina um standard GEE de combustíveis e uma medida económica. Tal cabaz daria certezas à transição de combustíveis e desbloquearia o investimento, ao mesmo tempo em que fecharia o fosso de competitividade entre os combustíveis fósseis existentes e as alternativas de emissão zero, gerando receita como um subproduto. Uma parte dessa receita poderia então ser uma fonte de financiamento para garantir que os países em desenvolvimento, especialmente os PEID e os PMDs, não ficariam para trás na transição energética dos transportes marítimos.²²

Alguns países propuseram que a receita criada a partir de um instrumento económico fosse destinada ao uso no setor (ou seja, a receita seria reinvestida de volta ao setor para a sua descarbonização), acelerando assim a transição e possivelmente reduzindo o nível necessário de preço do carbono. No entanto, apelar apenas para o uso “no setor” corre o risco de limitar as opções para apoiar uma transição equitativa. Vários Estados membros pediram, portanto, uma maior consideração sobre o uso de



receitas fora do setor na MEPC 78. Garantir uma política que possa impulsionar investimentos alinhados à descarbonização requer uma compreensão das necessidades de um amplo espectro de Estados membros e, adicionalmente, precisará de incorporar não apenas os gastos do setor, mas também os usos da receita que possam garantir uma transição equitativa.

De fato, estes elementos são centrais para uma das atuais propostas de medidas de médio prazo, uma taxa apresentada pela República das Ilhas Marshall e pelas Ilhas Salomão.²³ Os elementos da “taxa do Pacífico” foram essencialmente apoiados em uma escala mais ampla na COP26 pelo Fórum Vulnerável ao Clima e pela sua Declaração de Dhaka-Glasgow. A declaração pede que a OMI estabeleça, “um imposto GEE obrigatório sobre a navegação internacional para assegurar que as medidas de emissão da IMO estejam totalmente alinhadas com um caminho de 1,5oC seguindo o IPCC AR6” e reconhece especificamente a necessidade de que a transição nos transportes marítimos seja “equitativa e beneficie todos os Estados”. Em relação ao desembolso de receitas, a declaração apoia explicitamente “que a maioria das receitas do imposto seja empregue como apoio financeiro adicional para ações climáticas urgentes, particularmente pelos países em desenvolvimento vulneráveis”, e urge “a adoção de metas ambiciosas em emissões marítimas nacionais para uma transição para emissões zero que não deixe ninguém para trás”.

Como mencionado anteriormente, o conceito de uma transição equitativa não existe sozinho. A representação justa no processo também é um conceito que se reforça mutuamente, onde o apoio, inclusive financeiro, é necessário para facilitar a participação dos PEID e dos PMD. A existência de vozes relevantes no processo resultará na concepção de políticas mais adequadas, e, portanto, a implementação do fundo fiduciário voluntário de multi doadores na OMI seria um passo na direção certa.

Conclusão e implicações

O Apelo à Ação para a Descarbonização dos Transportes Marítimos da Getting to Zero Coalition (Coligação Chegar ao Zero) com mais de 240 signatários enfatiza a necessidade de estruturas políticas que permitam uma transição equitativa.²⁴ No geral, países, organizações internacionais e empresas parecem estar cada vez mais alinhados com o desejo de uma transição equitativa. Como exposto neste Insight Brief, uma implementação efetiva de políticas de redução de emissões de GEE que priorizem uma transição equitativa é mandatada politicamente, moralmente e na prática - e será fundamental para se chegar a um consenso na OMI. O Insight Brief também enfatiza a urgência da transição, as necessidades dos PEID e PMD em jogo, e as oportunidades de muitos países em desenvolvimento e de países de médio-rendimento de beneficiarem da transição energética dos transportes marítimos através de seu potencial como futuros produtores de combustíveis renováveis.



No mínimo, assegurar uma transição equitativa parece, atualmente, exigir:

- Inclusão explícita do conceito na estratégia revisada de GEE da OMI
- Enfrentar a ameaça existencial colocada aos países vulneráveis ao clima, alinhando políticas para limitar o aquecimento a 1,5 graus
- Avaliar e abordar, conforme apropriado, os impactos desproporcionalmente negativos sobre os Estados, particularmente os PEID e os PMD, que surgem das medidas de política de GEE. Isto deve incluir a definição de “desproporcional” e, depois, a utilização de uma metodologia recente e confiável, cientificamente capaz de capturar características geográficas e socioeconômicas específicas dos Estados afetados, o que é crucial para determinar os resultados da avaliação.
- Adoção de um instrumento económico, como parte de um cabaz de medidas, que implemente o Princípio do Poluidor Pagador para impulsionar economicamente a transição energética, abordando a lacuna de preços entre os novos combustíveis escaláveis de emissão zero e os combustíveis fósseis existentes.
- A receita gerada por um cabaz de medidas baseadas eficazmente no mercado (MBM) deverá ser, pelo menos em parte, alocada para apoiar a mitigação, adaptação e resiliência dos mais necessitados, ou seja, os PEID e os PMD.
- Consideração pelos povos indígenas, que, apesar de historicamente com fraca representação nos processos multilaterais,²⁵ estão ligados tanto económica como culturalmente à terra e ao oceano, enfrentando ameaças únicas ao seu modo de vida.

Um processo justo onde a representação e participação de países vulneráveis ao clima com recursos limitados é suportada, é essencial para alcançar o acima exposto e garantir uma transição equitativa. Além da receita potencial de um cabaz de MBM, outros apoios financeiros equivalentes também podem vir a ser explorados.

Estes elementos não são considerados exaustivos e representam um pequeno resumo de amplos debates em progresso. É também crucial que a ação da indústria, assim como a política global, seja orientada para permitir o acesso a novas oportunidades, tecnologias e combustíveis escaláveis de emissão zero nos países em desenvolvimento, particularmente para os PEID e PMD.

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 Princípio Um: Abordagem baseada nos direitos humanos. Princípio Dois: Não deixar ninguém para trás. Princípio Três: Igualdade de Gênero e Empoderamento da Mulher.
- 3 Agenda para o Desenvolvimento Sustentável da ONU 2030.
- 4 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU.
- 5 Nações Unidas, 2017. Não deixando ninguém para trás: Igualdade e não-discriminação no coração do desenvolvimento sustentável. Uma Estrutura de Ação Compartilhada do Sistema das Nações Unidas.
- 6 Objetivo de Desenvolvimento Sustentável da ONU 10.
- 7 O Texto do Acordo de Paris.
- 8 Para os fins deste resumo, os termos equidade e equidade são tratados como sinônimos.
- 9 The Climate Vulnerable Forum, 2021. Declaração de Dhaka-Glasgow da CVF . 2 de novembro 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 o custo da inação, o Relatório Especial do IPCC 1.5 afirma: “Prevê-se que os danos econômicos globais da mudança climática serão menores sob aquecimento de 1,5°C do que 2°C em 2100 (Warren et al., 2018c). O valor líquido médio atual dos custos dos danos causados pelo aquecimento em 2100 para 1,5°C e 2°C (incluindo os custos associados aos impactos de mercado e não-mercados induzidos pela mudança climática, impactos devidos à elevação do nível do mar e impactos associados às descontinuidades em larga escala) é de US\$54 e US\$69 trilhões, respectivamente, em relação a 1961-1990”. (IPCC 2018, Caixa 3.6, p. 264). Além disso, conforme concluído no Relatório da Nova Economia Climática de 2018: “uma ação ousada poderia render um ganho econômico direto de US\$ 26 trilhões até 2030, em comparação com os negócios como de costume. E é provável que esta seja uma estimativa conservadora”. The Global Commission on the Economy and Climate, 2018. Desbloqueando a História de Crescimento Inclusivo do Século 21: Acelerando a Ação Climática em Tempos Urgentes.
- 13 IPCC, 2022.
- 14 Lightfoot, S. e MacDonald, D., 2020, A ONU como inimiga e amiga dos povos indígenas e Autodeterminação.



- 15 Nações Unidas, 2017.
- 16 Gambhir, A., Green, F., e Pearson, P. J. G., 2018. Rumo a uma transição justa e equitativa de energia com baixo teor de carbono. Briefing Paper do Instituto Grantham. No. 26. Imperial College London.
- 17 [The Getting to Zero Coalition, 2022. Recursos. Oportunidades do país.](#)
- 18 [Para uma discussão mais detalhada sobre propostas individuais e como elas foram recebidas durante as discussões ver Shaw, A., e Smith, T., 2022. Uma visão geral das discussões da IMO ISWG-GHG12.](#)
- 19 Baresic et. al. 2022. Fechando a lacuna: Uma visão geral das opções políticas para fechar a lacuna de competitividade e permitir uma transição de combustível com emissão zero equitativa no transporte. Preparado por UMAS, janeiro de 2022, Londres.
- 20 ISWG-GHG 12/3/9, Proposta para estabelecer um mecanismo de Financiamento e Recompensa de Sustentabilidade Marítima Internacional (IMSF&R) como uma medida integrada de médio prazo, apresentada pela Argentina, Brasil, China África do Sul e Emirados Árabes Unidos.
- 21 [Shaw, A. e De Beukelaer, C., 2022. Por que devemos falar de uma transição “justa e equitativa” para o transporte marítimo? Artigo No. 93, UNCTAD Transport and Trade Facilitation Newsletter N°96 - Third Quarter 2022.](#)
- 22 Ver também Banco Mundial 2022.
- 23 [MEPC76/7/12 Proposta da IMO para estabelecer uma taxa obrigatória universal de gases de efeito estufa, apresentada pela República das Ilhas Marshall e Ilhas Salomão e, adicionalmente, ver Shaw, A., e Smith, T., 2022. Uma visão geral das discussões da OMI ISWG-GHG12.](#)
- 24 Veja também o Relatório sobre Compromissos Climáticos dos Signatários da Chamada para Ação de Descarbonização de Navios.
- 25 [Lightfoot, S. e MacDonald, D., 2020, A ONU como inimiga e amiga dos povos indígenas e Autodeterminação.](#)