

COMITÉ DE PROTECCIÓN  
DEL MEDIO MARINO  
77º periodo de sesiones  
Punto 7 del orden del día

MEPC 77/7/12  
17 septiembre 2021  
Original: INGLÉS

Difusión al público antes del periodo de sesiones:

## REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO PROCEDENTES DE LOS BUQUES

**Propuesta de principios rectores para la elaboración posterior de medidas de mercado**

**Nota presentada por Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, República Checa, Rumania, Suecia y Comisión Europea**

### RESUMEN

*Sinopsis:*

En el presente documento se proponen diversos criterios para la evaluación y comparación de las medidas de fijación de precios del carbono. Se basa en la lista de los criterios identificados en el documento MEPC 76/7/15 (Alemania y otros) y se prosigue con su elaboración con miras a abordar cuestiones específicas relacionadas con las medidas de mercado. Tiene por objeto utilizar los criterios propuestos con el fin de orientar y mejorar las deliberaciones futuras sobre las medidas de fijación de precios del carbono, a saber, un gravamen sobre los GEI y un régimen de límites máximos y comercio de derechos de emisión.

*Principio estratégico, si es aplicable:*

3

*Resultados:*

3.2

*Medidas que han de adoptarse:*

Véase el párrafo 21.

*Documentos conexos:*

MEPC 61/24, MEPC 62/5/1, MEPC 76/7/2, MEPC 76/7/12, MEPC 76/7/15 y MEPC 76/7/42.

### Introducción

1 Con el fin de que se puedan alcanzar los niveles mínimos de ambición establecidos en la Estrategia inicial de la OMI sobre la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques (la Estrategia inicial), es necesario que la transición de combustibles fósiles a

combustibles renovables y con bajas emisiones de carbono comience mucho antes de 2030. A tal efecto, las medidas encaminadas a incentivar la utilización de estos combustibles y su disponibilidad en el mercado deberían aplicarse cuanto antes y a mediados de la presente década.

2 Con miras a que se avance de manera eficaz con el próximo paquete de medidas de este tipo, el MEPC 76 aprobó un plan de trabajo para la elaboración de medidas a medio y largo plazo, en cuya primera fase está previsto que se recopilen y examinen inicialmente las propuestas de medidas.

3 En la primera fase del plan de trabajo, que debería concluir en la primavera de 2022, deberían presentarse diversas propuestas de medidas a medio y largo plazo para comprender y comparar sus características e implicaciones principales y determinar las cuestiones clave que deben tenerse en cuenta en relación con cada medida propuesta.

4 En varias de las posibles medidas candidatas enumeradas en la Estrategia inicial se abordan los combustibles alternativos como medidas a corto, medio y largo plazo. Una de las principales medidas candidatas que figuran en la lista de medidas a medio plazo es el mecanismo o mecanismos nuevos/innovadores de reducción de las emisiones, que posiblemente incluye medidas de mercado.

5 En diversos documentos, entre ellos el documento MEPC 76/7/15 (Alemania y otros) se hizo hincapié en la necesidad de que se adopten medidas a medio plazo con el fin de incentivar la adopción de combustibles renovables y con bajas emisiones de carbono en el transporte marítimo internacional. En el documento se describen dos tipos de medidas: las medidas de mercado y las basadas en normas, respectivamente, que por sí solas o combinadas con otras podrían garantizar la descarbonización del transporte marítimo y la introducción en la flota de buques con emisiones nulas de carbono a mediados de la presente década. En el presente documento se hace un seguimiento de las medidas de mercado cuyo objetivo principal es la fijación de precios del carbono, tales como un gravamen sobre los GEI (propuesto también en el documento MEPC 76/7/12 (Islas Marshall e Islas Salomón)) y un régimen de límites máximos y comercio de emisiones de GEI marítimas (propuesto también en el documento MEPC 76/7/2 (Noruega)). Las medidas basadas en normas se abordan en otros documentos, tales como la norma sobre combustibles de emisión baja de GEI, propuesta en el documento ISWG-GHG 10/5/3 (Austria y otros), y una norma de intensidad de carbono, identificada en el documento MEPC 76/7/2, que se basaría en el CII recientemente aprobado y en su sistema de clasificación.

6 En el documento MEPC 76/7/42 (Países Bajos y OCDE) también se apoya la necesidad de examinar las medidas de fijación de precios del carbono y/o las normas sobre el combustible. En dicho documento se afirma que el fallo de mercado más importante relacionado con el transporte marítimo sin emisiones de carbono es su falta de viabilidad comercial en comparación con el transporte marítimo convencional. Esto se debe a que los efectos secundarios negativos, es decir, las externalidades de los combustibles convencionales, tales como las emisiones de GEI y la contaminación atmosférica, no se incluyen en el precio del transporte marítimo convencional. Un requisito previo para que se evalúen las repercusiones de las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo debería ser un análisis del ciclo de vida (ACV) que abarque todas las emisiones de GEI del transporte marítimo, desde el proceso de extracción hasta la combustión, tal y como se explica en el documento ISWG-GHG 9/2 (Austria y otros).

7 Está claro que el Comité ha entrado ahora en una fase en la que las deliberaciones sobre las medidas innovadoras de reducción de las emisiones son cada vez más multidimensionales y las propuestas abarcarán varias cuestiones clave nuevas que los Estados Miembros y las organizaciones observadoras deben examinar.

8 Esto ocurre especialmente en el caso de la elaboración de las medidas de fijación de precios del carbono, que son de naturaleza compleja y podrían conducir a consideraciones y deliberaciones jurídicas complicadas, como ocurrió en la experiencia anterior en la OMI (por ejemplo, el documento MEPC 62/5/1 (Secretaría)).

9 Por consiguiente, con el fin de favorecer y facilitar el proceso para una toma de decisiones eficaz en un ámbito técnica y jurídicamente complejo, los copatrocinadores consideran que es de suma importancia examinar primero un conjunto de criterios con los que se puedan evaluar y comparar las medidas de mercado. Esto garantizará que la OMI se centre en medidas que además de ser factibles y equitativas, sean también eficaces y eficientes a la hora de alcanzar el nivel de ambición acordado en la Estrategia inicial.

10 En el documento MEPC 76/7/15 ya aparecen enumerados seis criterios principales para evaluar cualquier medida futura a medio plazo, ya sean medidas de mercado o basadas en normas o una combinación de ellas. Dada la complejidad de las medidas de fijación de precios del carbono, la Unión Europea elaboró un conjunto de criterios adicionales y más específicos en relación con las medidas de mercado que se exponen de manera pormenorizada en el siguiente párrafo. Es importante que estos criterios, que también se han basado en el documento MEPC 61/24 (Secretaría), se tengan presentes.

11 Habida cuenta de las consideraciones antedichas, los copatrocinadores opinan que toda propuesta de medida de fijación del precio del carbono debería evaluarse tomando como base la lista ampliada y más pormenorizada de criterios que se indica a continuación:

- .1 las medidas de mercado deberían dar una respuesta considerablemente eficaz, clara y medible a la emergencia climática en forma de reducción de las emisiones de GEI;
- .2 las medidas de mercado deberían establecer un precio en relación con las emisiones de GEI siguiendo el principio "el que contamina paga" y proporcionar incentivos económicos con miras a que el sector marítimo reduzca sus emisiones de GEI;
- .3 las medidas de mercado deberían enviar una señal clara al mercado sobre la normativa futura y el calendario de descarbonización. Ello proporcionaría una trayectoria clara de precios a largo plazo, cuyo objetivo es que se empiecen a utilizar combustibles renovables y con emisiones bajas de carbono en el transporte marítimo internacional hacia mediados de esta década y, posteriormente, se incremente de manera constante su utilización en dicho sector;
- .4 las medidas de mercado deberían basarse en objetivos con el fin de fomentar el desarrollo de combustibles y tecnologías que permitan una reducción eficaz de las emisiones;
- .5 la administración de las medidas de mercado debería ser transparente, eficaz, fácil de implantar y ejecutable con miras a evitar el fraude;
- .6 las medidas de mercado deberían estar concebidas para que se apliquen por igual a todos los pabellones y deberían garantizar la igualdad de trato de todos los operadores;
- .7 las medidas de mercado deberían ser eficaces en función de los costos;

- .8 las medidas de mercado no deberían estar repetidas. En caso de que los Estados Miembros adopten medidas nacionales o regionales con el fin de acelerar la reducción de las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo, debería evitarse el doble cómputo de las emisiones de CO<sub>2</sub>; y
- .9 en el caso de los ingresos provenientes de las medidas de mercado, deberían utilizarse fondos considerables en apoyo de las actividades en el ámbito marítimo de mitigación del cambio climático y adaptación a este, en particular en los países en desarrollo, a fin de garantizar una transición eficaz y justa a escala mundial.

12 Los criterios 1, 2 y 3 requerirían que la medida de mercado se traduzca en un claro incentivo para la reducción de las emisiones de GEI, al tiempo que conlleven un calendario concreto para la reducción de dichas emisiones. Ello proporcionaría seguridad en el caso de las inversiones en los buques, los combustibles y las infraestructuras.

13 El criterio 4 debería garantizar que cualquier medida de mercado futura se centre en el objetivo de reducir de manera eficaz las emisiones de GEI procedentes de los buques sin favorecer ni excluir la utilización de ningún combustible o tecnología renovable y con emisiones bajas de carbono en concreto.

14 El criterio 5 debería garantizar que las medidas de mercado futuras estén concebidas para funcionar con transparencia tanto en el caso del sector como de los Estados Miembros, en su calidad de reguladores, manteniendo los costes administrativos del sector y los reguladores a un nivel mínimo. Además, también deberían ser lo más fácil posible de administrar para todos los actores y deberían concebirse de manera tal que sean ejecutables en la práctica y sin fraudes.

15 El criterio 6 debería garantizar que cualquier medida de mercado se adhiera al principio de "ser aplicable por igual a todos los pabellones" y de "no dar un trato más favorable" y que los actores del mercado reciban el mismo trato en la misma ruta.

16 En el criterio 7 se aborda la cuestión de la relación costes/eficacia, de modo que las medidas deberían tener por objeto que la reducción de las emisiones de GEI se produzca de manera eficaz, reduciendo al mínimo los costes para la sociedad por tonelada de emisión de GEI reducida.

17 En el criterio 8 se aborda la necesidad de que cualquier medida de mercado tenga en cuenta las medidas de mercado nacionales o regionales de los Estados Miembros para reducir más las emisiones de GEI procedentes del transporte marítimo, como, por ejemplo, la propuesta de ampliación del Régimen de comercio de derechos de emisión de la UE al transporte marítimo. Ello permitiría que algunos Estados aumenten el nivel de ambición a mayor velocidad. En caso de que coexistan dos regímenes, debería evitarse la duplicación en el recuento de las emisiones.

18 En el último criterio se aborda la cuestión de los ingresos provenientes de las medidas de mercado. Debería garantizarse que se utilicen fondos considerables en apoyo a la descarbonización del transporte marítimo, en particular en los países en desarrollo. Por ejemplo, los ingresos podrían utilizarse para:

- .1 disminuir el coste de la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero para el sector marítimo, en particular en los países en desarrollo. Esto podría incluir, principalmente, medidas que reduzcan el coste del cambio climático para el sector, por ejemplo, I+D, infraestructura

del combustible, producción de combustible, etc. Aquí también se abordaría la falta de viabilidad comercial como el fallo de mercado más importante relacionado con el transporte marítimo sin emisiones de carbono;

- .2 prestar asistencia y apoyo, según proceda, a los países en desarrollo vulnerables, especialmente los PEID y los PMA. Esto podría llevarse a cabo en forma de asistencia técnica, inversiones en infraestructuras, producción de combustible, subvenciones específicas, etc. Se trata de una cuestión que también debería considerarse en el contexto de la labor de evaluación de las repercusiones y de cualquier posible efecto desproporcionadamente negativo; y
- .3 mitigar las repercusiones ambientales de las emisiones marítimas, por ejemplo, respaldando proyectos medioambientales y/o climáticos marítimos.

### **Propuesta**

19 Al tratarse de medidas esenciales a medio plazo, las medidas de mercado tendrían que entrar en vigor lo antes posible, hacia mediados de esta década, con el fin de asegurarse de que los primeros buques con combustible sin emisiones de GEI se introduzcan en la flota mucho antes de 2030.

20 Esto solo será factible si se siguen los pasos acordados en el plan de trabajo para la elaboración de medidas a medio y largo plazo aprobado por el MEPC 76. Además, también debería garantizarse que las medidas de mercado que se adopten sean viables, eficaces y eficientes a la hora de alcanzar el nivel de ambición acordado en la Estrategia inicial.

### **Medidas cuya adopción se pide al Comité**

21 Se invita al Comité a que se muestre de acuerdo con la utilización del conjunto de principios rectores básicos enumerados en los párrafos 11.1 a 11.9 del presente documento para la elaboración posterior de cualquier medida de mercado.

---