



COMITÉ DE PROTECCIÓN
DEL MEDIO MARINO
61º periodo de sesiones
Punto 5 del orden del día

MEPC 61/5/33
6 agosto 2010
Original: INGLÉS

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

Información adicional sobre un mecanismo de reembolso para una medida
de mercado para el transporte marítimo internacional

Nota presentada por la Unión Internacional para
la Conservación de la Naturaleza (UICN)

RESUMEN

Sinopsis:

El presente documento facilita información adicional sobre la propuesta de la UICN relativa a un mecanismo de reembolso para una medida de mercado para el transporte marítimo internacional. En el documento MEPC 60/4/55 se describía un enfoque nuevo para abordar las emisiones de GEI ocasionadas por el transporte marítimo internacional, a fin de conciliar los distintos principios de los convenios sobre el transporte marítimo y el cambio climático.

Principios estratégicos:

7.3

Medidas de alto nivel:

7.3.2

Resultados previstos:

7.3.2.1

Medidas que han de adoptarse:

Véase el párrafo 16.

Documentos conexos:

MEPC 60/4/55 y MEPC 61/5/18.

1 Este documento contiene observaciones sobre el documento MEPC 61/5/18 (Secretaría) e información adicional sobre la propuesta de la UICN relativa a un mecanismo de reembolso para una medida de mercado para el transporte marítimo internacional, y se presenta de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4.10.5 de las Directrices revisadas sobre organización y método de trabajo del MSC y el MEPC y de sus órganos auxiliares (MSC-MEPC.1/Circ.2).

Introducción y objetivo

2 El Grupo asesor de alto nivel sobre la financiación para hacer frente al cambio climático (AGF), constituido por el Secretario General de las Naciones Unidas, está estudiando las posibles fuentes de ingresos para la financiación de medidas relacionadas con el cambio climático en los países en desarrollo, tal como se indica en el documento MEPC 61/5/18.

3 En el AGF los sectores de la aviación civil y el transporte marítimo internacionales se reconocen como posibles fuentes sólidas de financiación. Un criterio fundamental del AGF es la equidad, tal como refleja el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y respectivas capacidades de la CMNUCC.

4 En el documento MEPC 60/4/55 la UICN propuso un mecanismo de reembolso para una medida de mercado para el transporte marítimo internacional a fin de cumplir con el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y respectivas capacidades. El presente documento facilita información adicional sobre las dos opciones principales de la propuesta de la UICN:

- .1 opción añadida; y
- .2 opción integrada.

Opción añadida

5 Un mecanismo de reembolso, como el propuesto por la UICN en el documento MEPC 60/4/55, tiene por objeto conciliar los distintos principios de los convenios sobre el transporte marítimo y el clima. A través de este mecanismo se puede reembolsar a los países en desarrollo el coste de una medida de mercado para el sector marítimo, previniéndose la repercusión de dicha medida sobre su desarrollo. La medida de mercado para el sector marítimo se define como una medida de mercado para las emisiones de GEI ocasionadas por el transporte marítimo internacional. El mecanismo de reembolso puede aplicarse, en principio, a toda medida de mercado para el sector marítimo que genere ingresos, como una contribución/gravamen sobre el combustible o un régimen de comercio de derechos de emisión. El mecanismo no puede aplicarse a una medida de mercado que no genere ingresos, como un régimen basado en la eficiencia.

6 El mecanismo calcula el reembolso de manera descendente y utiliza los costes mundiales de la medida de mercado y un factor sencillo por país. El factor propuesto es el volumen de importaciones mundiales de un país por valor. Un país en desarrollo podría renunciar al reembolso o a parte del mismo y ser reconocido internacionalmente por tal decisión. Los países desarrollados son automáticamente reconocidos por la cantidad de financiación recaudada a través de la medida de mercado, basándose en el mismo factor, y no tienen derecho a ningún reembolso.

7 Por consiguiente, los ingresos netos recaudados, después de la emisión de los reembolsos, procedería de los consumidores de países desarrollados solamente, de conformidad con los principios y disposiciones de la CMNUCC. Los ingresos netos recaudados podrían dividirse entre la asistencia a los países en desarrollo para implantar las medidas de lucha contra el cambio climático y la asistencia al sector del transporte marítimo internacional para acelerar las reducciones de sus crecientes emisiones a través de los avances tecnológicos.

Opción integrada

8 Este mecanismo de reembolso único se ha integrado en el Mecanismo de reducción de las emisiones del transporte marítimo internacional (IMERS) a fin de:

- .1 ilustrar cómo puede ponerse en funcionamiento; y
- .2 permitir la evaluación exhaustiva de la propuesta conforme a los nueve criterios de evaluación acordados en el MEPC 60.

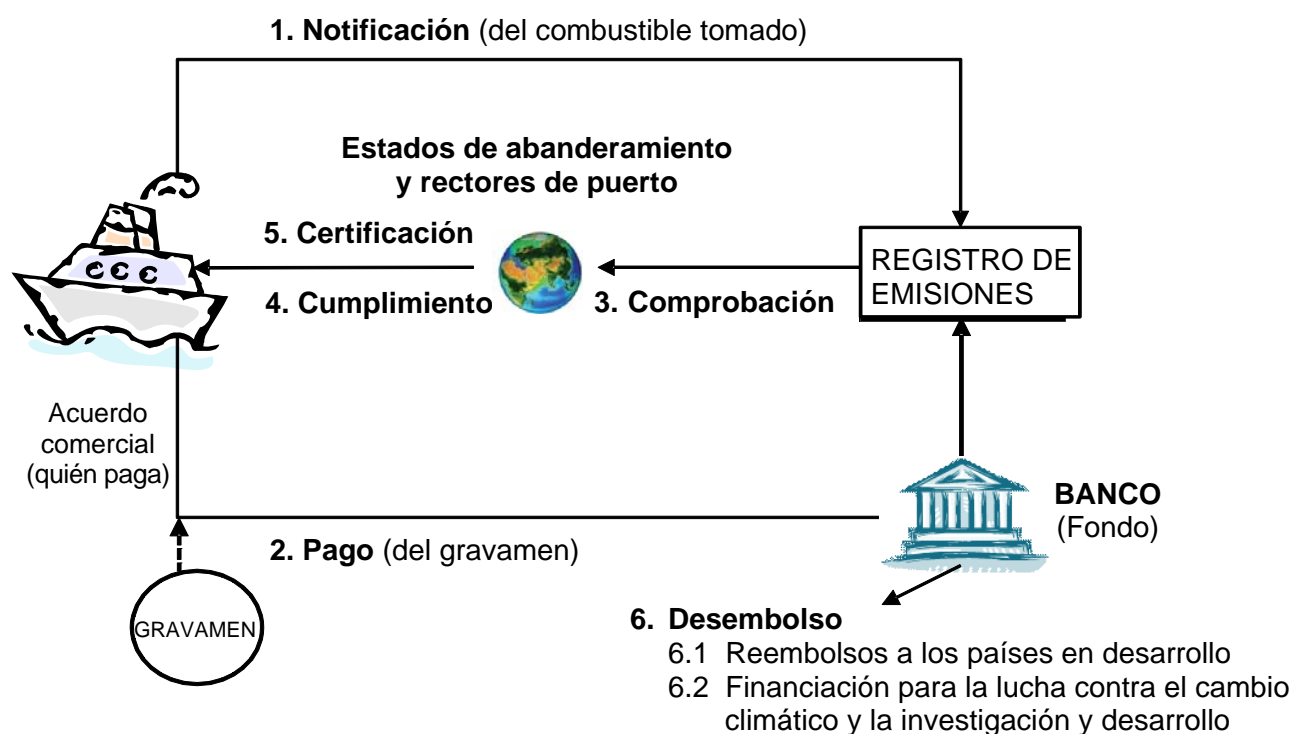
9 Con arreglo al IMERS, se establece un gravamen sobre el combustible tomado, cuya cuantía determinaría el mercado, como alternativa a un gravamen sobre las emisiones de gases de efecto invernadero. El gravamen se aplicaría a todos los buques que excedieran de un tamaño determinado y que se dedicaran al transporte marítimo internacional, independientemente de su pabellón o de la nacionalidad de su propietario. La entidad responsable en este mecanismo es el buque, identificado por su número IMO.

10 A fin de garantizar la proporcionalidad del esfuerzo realizado por el sector del transporte marítimo para luchar contra el cambio climático, el gravamen se vincula a una tasa existente sobre las emisiones ocasionadas por el transporte terrestre o al precio medio móvil del carbono en el mercado, según proceda. El gravamen se fija para un trimestre, al menos 30 días antes del comienzo de cada trimestre, y, para incrementar la certeza en torno a las inversiones, está limitado por un precio mínimo y un precio máximo predeterminados.

11 El combustible tomado en un trimestre determinado debe notificarse electrónicamente y está sujeto al pago del gravamen constante para ese trimestre. El gravamen se recauda de forma centralizada, evitando las arcas nacionales y generando ingresos brutos para el régimen.

12 A fin de reducir la carga sobre el sector del transporte marítimo y garantizar una rápida implantación mundial, a continuación se define un sistema informático y una serie de procesos sencillos. El sistema se basa en un registro central de emisiones, donde cada buque tenga una cuenta de emisiones, y en un banco o bancos mundiales predeterminados, donde cada buque tenga una cuenta de pago. El régimen comprende los seis procesos siguientes:

- .1 notificación del combustible tomado por el buque (gestor) al registro de emisiones;
- .2 pago del gravamen por el buque (fletador) al banco, directamente;
- .3 comprobación del cumplimiento de la obligación de notificación al registro de emisiones por el buque, en el contexto de la supervisión por el Estado rector del puerto y el Estado de abanderamiento;
- .4 adopción de medidas para garantizar el cumplimiento, en el contexto de la supervisión por el Estado rector del puerto y el Estado de abanderamiento;
- .5 certificación del cumplimiento del buque, en el contexto de la supervisión por el Estado de abanderamiento; y
- .6 desembolso de los ingresos recaudados por el banco y/o los fondos predeterminados.



13 A fin de cumplir con los principios y disposiciones de la CMNUCC, incluido el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y respectivas capacidades, se aplica el anterior mecanismo de reembolso, el cual constituye la primera etapa del proceso de desembolso.

14 Con objeto de maximizar la eficacia ambiental y la rentabilidad, todos los ingresos netos recaudados han de desembolsarse por conducto de las instituciones existentes con los fines siguientes:

- .1 adaptación de los países en desarrollo al cambio climático;
- .2 reducción de las emisiones debidas a la deforestación y la degradación forestal (REDD+); y
- .3 investigación y desarrollo, transferencia y transformación tecnológicos en el sector del transporte marítimo.

15 Se propone reservar una parte importante de los fondos de adaptación para los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) y los países menos desarrollados (PMA). Asimismo, se propone establecer en un principio el umbral de tamaño de los buques en un nivel superior a 400 toneladas brutas (TRB).

Medidas cuya adopción se pide al Comité

16 Se invita al Comité a que tome nota de la información facilitada en el presente documento y del concepto del mecanismo de reembolso en aras de la equidad.