



NOTA DE ESTUDIO

REUNIÓN DE ALTO NIVEL SOBRE UN PLAN MUNDIAL DE MEDIDAS BASADAS EN EL MERCADO

Montreal, 11 - 13 de mayo de 2016

**Cuestión 1 del Examen del proyecto de texto de Resolución de la Asamblea sobre un plan mundial
orden del día: de MBM para la aviación internacional**

PERSPECTIVA EUROPEA RESPECTO A UN PLAN MUNDIAL DE MBM PARA LA AVIACIÓN INTERNACIONAL

(Nota presentada por los Países Bajos en nombre de la Unión Europea y sus Estados Miembros¹
y otros Estados Miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil²)

RESUMEN

El cambio climático es un reto que define nuestros tiempos. Todas las Partes, así como la aviación internacional, junto con todos los sectores de la economía, deben contribuir para lograr los objetivos del Acuerdo de París de limitar a menos de 2°C el aumento de la temperatura mundial comparado con los niveles preindustriales. En el 39º período de sesiones de la Asamblea se debería decidir sobre una medida mundial de mercado (GMBM) como un elemento clave del paquete de medidas para abordar las emisiones de CO₂ de la aviación internacional. Europa apoya la propuesta del Presidente del Consejo como base para los debates sobre la GMBM. En esta nota se describe la postura europea sobre los principios básicos, es decir, integridad medioambiental, circunstancias especiales y capacidades respectivas (SCRC), no discriminación y elementos clave que una GMBM debería satisfacer para que Europa le dé su apoyo.

Las medidas propuesta a la HLM-GMBM figuran en la sección 4.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El cambio climático es un reto que define nuestros tiempos y que aún debe ser controlado si deseamos evitar consecuencias devastadoras no solo para el medio ambiente sino también para nuestras economías y el desarrollo. De conformidad con los informes del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC), la comunidad internacional acordó en París hacer todos los esfuerzos necesarios para limitar a menos de 2°C el aumento de la temperatura mundial comparado con los niveles preindustriales y continuar esforzándose para limitar el aumento de temperatura a 1,5°C por encima de los

¹ 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, Reino Unido, República Checa, Rumania y Suecia.

² Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, La ex República Yugoslava de Macedonia, Mónaco, Montenegro, Noruega, República de Moldova, San Marino, Serbia, Suiza, Turquía y Ucrania.

niveles preindustriales. Esto solo puede lograrse por medio de medidas adecuadas y urgentes de todas las Partes y todos los sectores que generan emisiones de gases de efecto invernadero, incluida la aviación internacional. El sector de la aviación, siguiendo la dinámica del proceso COP21, debe poder movilizarse para luchar contra el cambio climático asegurando el desarrollo sostenible de la aviación civil.

1.2 La aviación civil internacional contribuye a las emisiones mundiales de CO₂ con aproximadamente el 2% y esta parte necesariamente aumentará, considerando los pronósticos de desarrollo y crecimiento del sector. A fin de abordar las repercusiones de la aviación en el clima, la OACI ha llegado a un acuerdo sobre un llamado “paquete de medidas” que incluye medidas tecnológicas, operacionales y económicas, así como combustibles alternativos sostenibles. La primera norma sobre CO₂ para aeronaves que fue recientemente aprobada por el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) es bien recibida. Pero esto no traerá, por sí mismo, la necesaria reducción de emisiones. La Resolución A38-18 de la Asamblea reafirmó en 2013 la meta mundial a la que se aspira, de mantener las emisiones de la aviación internacional en los niveles de 2020, y estuvo de acuerdo sobre la elaboración de una medida mundial de mercado (GMBM) para lograrlo. Una GMBM fue reconocida como una herramienta eficaz y a un costo razonable para reducir las emisiones de CO₂ y alcanzar la meta que, como lo demostró el sólido análisis emprendido por el CAEP, no puede alcanzarse sin esta herramienta.

1.3 El Secretario General de las Naciones Unidas reforzó ese mensaje el 12 de febrero de 2016 durante su visita a la OACI. El Secretario General recordó a la OACI que, siguiendo la COP 21 en París, “los ojos del mundo están puestos en las líneas aéreas, y también en la OACI, esperando progresos concretos e importantes para reducir las emisiones”. Además, instó a los Estados a finalizar un mecanismo basado en el mercado para asegurar el crecimiento neutro en carbono después de 2020. Europa está totalmente comprometida en lograr esto.

2. PRINCIPIOS BÁSICOS PARA LA GMBM

2.1 Si está bien concebida, la GMBM puede hacer una contribución importante para mitigar el cambio climático, en particular con respecto a estabilizar emisiones de la aviación internacional a partir de 2020. Europa apoya firmemente la elaboración de una GMBM que pueda mantener las emisiones de CO₂ netas de la aviación internacional a niveles de 2020 permitiendo al mismo tiempo el crecimiento sostenible de la aviación internacional. Europa cree que estos dos objetivos pueden compatibilizarse y que deberían apoyarse mutuamente.

2.2 Además de estar a la altura de su ambición respecto al clima, la GMBM debería tener en cuenta dos principios básicos: el principio de no discriminación entre explotadores de aeronaves y la necesidad de hacer lugar para las circunstancias especiales y capacidades respectivas (SCRC) de los Estados de la OACI, de un modo equilibrado. Europa cree que es posible que la GMBM respete estos principios, haciendo al mismo tiempo que el sistema se mantenga administrativamente simple y adecuado para su fin.

3. POSTURA EUROPEA SOBRE ELEMENTOS CLAVE DE LA PROPUESTA DEL PRESIDENTE

3.1 Europa acoge con satisfacción el considerable progreso realizado por el Grupo asesor sobre el medio ambiente y el Grupo de Alto Nivel respecto a la GMBM y expresa su sincera gratitud al Presidente del Consejo de la OACI por su activa participación y apoyo al proceso de la GMBM con miras a alcanzar un resultado positivo en la Asamblea. El proyecto de propuesta para una Resolución de la Asamblea sobre una GMBM se funda en amplios debates y evaluaciones técnicas y es un proyecto sólido de un sistema mundial de compensación de CO₂ para la aviación internacional. Este proyecto debería seguir siendo la base para las negociaciones en la OACI. Europa desea compartir varias observaciones sobre aspectos clave como contribución a las negociaciones en la OACI sobre una GMBM.

3.2 En primer lugar, subrayamos la importancia de crear un sistema mundial con normas comunes sobre las que todos puedan estar de acuerdo y que sean aplicadas uniformemente por todos y de modo no discriminatorio a fin de asegurar la igualdad de condiciones para todos los participantes. Lograr el objetivo de crecimiento neutro en carbono a partir de 2020, cumpliendo al mismo tiempo los principios clave de las SCRC y de no discriminación, no sería posible sin normas comunes aceptadas por la OACI. No puede concebirse una norma mundial para la aviación internacional usando el concepto de contribuciones determinadas a nivel nacional (NDC) propugnado por los Estados en el marco del Acuerdo de París, dado que no garantizaría el logro de estos objetivos.

3.3 Para llegar a un acuerdo con éxito en el 39º período de sesiones de la Asamblea, en septiembre, la GMBM necesitará comprender varios elementos importantes. Seguidamente se abordan los que son más importantes para Europa.

3.4 **Alcanzar el objetivo mundial**

3.4.1 Es esencial que la GMBM logre efectivamente su objetivo respecto al clima. La GMBM debe ser concebida para tratar todas las emisiones de la aviación internacional más allá del nivel alcanzado en 2020. El amplio análisis realizado por el CAEP y apoyado por la industria de la aviación ha demostrado que una medida mundial de compensación lograría el objetivo común a un costo razonable.

3.4.2 La propuesta actual con aplicación progresiva parece no incluir una parte de las emisiones que, en principio, deberían tratarse y, por consiguiente, crea una “brecha”. Si no se trata, esta brecha pondría en peligro el logro del objetivo respecto al clima. Europa subraya la necesidad de mejorar la concepción de manera que la brecha de las emisiones sea tratada y reducida al mínimo.

3.5 **Circunstancias especiales y capacidades respectivas**

3.5.1 Europa, aunque tiene idealmente una preferencia por una GMBM general sin excepciones, reconoce la diferente situación económica y de desarrollo de los Estados y considera que las circunstancias especiales y capacidades respectivas tratadas de una manera no discriminatoria estarán entre los elementos básicos de la Resolución de la Asamblea. El proyecto de resolución está a la altura de este objetivo al incluir varias medidas para abordar la diferenciación. Europa cree que la implantación progresiva como se propone en el proyecto de resolución puede hacer lugar para las SCRC. Esto permite postergar la entrada en el sistema de algunos Estados con una actividad de aviación moderada o ingreso medio, exceptuando a los Estados con menos recursos y menor actividad de la aviación. Estos criterios logran el equilibrio entre la situación económica de un Estado y el desarrollo de su sector de la aviación.

3.5.2 Apoyo y creación de capacidad es una forma apropiada de abordar las SCRC y proporcionar a los Estados ayuda dirigida a un fin, especialmente para facilitar la aplicación eficiente de la GMBM. Europa ya apoya a través de la OACI un importante proyecto sobre el desarrollo de los planes de acción de los Estados y está de acuerdo en que se necesitará más asistencia para la implantación oportuna de la GMBM.

3.6 **No discriminación y tratamiento igual**

3.6.1 Otro principio básico igualmente importante que debe respetarse en la Resolución de la Asamblea sobre la GMBM es la no discriminación. El proyecto de resolución requiere un tratamiento igual de los explotadores en la misma ruta. Vemos con gran satisfacción que se implantarían excepciones y disposiciones progresivas por rutas, lo que es esencial para garantizar un tratamiento igual para los explotadores que vuelan en la misma ruta y asegurar un nivel de igualdad entre los explotadores independientemente de su nacionalidad, como lo requiere el Convenio de Chicago.

3.6.2 También será necesario asegurar tratamiento igual e igualdad de condiciones por medio de gobernanza transparente y aplicación uniforme de las reglas de implantación.

3.7 **Compartir la carga**

3.7.1 El mecanismo propuesto para distribuir totalmente las obligaciones compensadas (100%), basado en el crecimiento de las emisiones del sector, está bien fundado. Es un método simple y fácil de aplicar porque evita los ajustes complicados, para precursores o para quienes crecen rápidamente. Esto será beneficioso para las líneas aéreas que crecen más que el promedio y, por consiguiente, ayudará a los explotadores de países cuyo sector de la aviación se está poniendo a la par del resto del mundo. Además, dado que cada explotador compensa el mismo porcentaje de sus emisiones con un volumen inferior al 100% del enfoque sectorial, la obligación de cada explotador sería proporcional al volumen de sus emisiones. Reconociendo los beneficios del enfoque, Europa continúa apoyándolo.

3.8 **Examen de la GMBM**

3.8.1 Europa considera que el sistema mundial de compensación necesita ser examinado periódicamente. Será necesario evaluar periódicamente el rendimiento y eficacia de la GMBM y mejorarla para que continúe siendo eficaz con el tiempo y que su ambición se mantenga a la par de la ambición general establecida en el Acuerdo de París y su futuro desarrollo, para garantizar la contribución de la aviación internacional en la reducción de emisiones.

3.8.2 Los exámenes también deben ser oportunidades adecuadas para evaluar la necesidad de elementos adicionales, tales como protección de los costos y duración del sistema. Estos elementos pueden llegar a ser pertinentes a largo plazo, y sería más eficiente considerarlos en un momento en que se comprenda mejor su necesidad, que establecer las disposiciones al comienzo del sistema.

3.9 **Gobernanza e implantación**

3.9.1 Reglas firmes de vigilancia, notificación y verificación y criterios de elegibilidad transparentes y bien fundados que permiten el uso de unidades de emisiones de alta calidad son dos piedras angulares importantes de la GMBM que determinan la integridad medioambiental del sistema. También será necesario asegurar la transparencia de la rendición de cuentas por medio un registro central bien establecido. Se necesitarán expertos para comenzar con la elegibilidad de las unidades de emisiones. El CAEP ha progresado mucho trabajando con los detalles de estos tres elementos y Europa subraya la importancia de que el CAEP, a través del Consejo de la OACI, finalice estos elementos a tiempo como se menciona en la “hoja de ruta de la implantación” del proyecto de resolución. Esto reafirma su compromiso respecto a una participación activa de expertos en la labor del CAEP.

3.9.2 El apoyo para usar los créditos de la CNUCC para compensar las emisiones de la aviación internacional es otro elemento para asegurar la integridad del medio ambiente y abordar las SCRC. Esto puede promover proyectos, programas y enfoques sectoriales respecto al medio ambiente, básicamente en los países en desarrollo. La generación de compensaciones incluye beneficios adicionales con aspectos económicos y sociales positivos, tales como generación de empleos locales, disminución de la pobreza y transferencia de tecnología.

4. **MEDIDAS PROPUESTAS A LA REUNIÓN DE ALTO NIVEL**

4.1 Se invita a la HLM-GMBM a:

- a) reafirmar el compromiso de los Estados de la OACI a producir resultados respecto a una medida mundial de mercado en el 39º período de sesiones de la Asamblea;
- b) continuar las deliberaciones sobre la base de la propuesta presentada por el Presidente del Consejo, que respeta los principios de integridad del medio ambiente, SCRC y no discriminación; y
- c) aceptar los principales elementos de concepción de la medida mundial de mercado teniendo en cuenta los principios básicos y las observaciones clave descritas en esta nota (sistema mundial, integridad del medio ambiente, no discriminación entre explotadores, SCRC, examen periódico, MRV firme y unidades de emisión de alta calidad).

— FIN —