



## ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

### COMITÉ EJECUTIVO

#### Cuestión 17: Protección del medio ambiente

#### MEJORAS PROPUESTAS PARA EL PROYECTO DE ESTADO DE PERMANENTES DE LA OACI Y PRÁCTICAS RELACIONADAS CON LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE - CAMBIO CLIMÁTICO

(Nota presentada por la Federación de Rusia.)

#### RESUMEN

El Consejo de la OACI ha alcanzado un progreso considerable en la reducción de puntos de vista sobre los problemas del cambio climático. Sin embargo, el anteproyecto de la "Declaración consolidada de las políticas y prácticas de la OACI relativas a la protección del medio ambiente - Cambio climático" no fue aprobado por unanimidad debido a la seria controversia sobre las cuestiones relacionadas con las MBM en la última reunión del Consejo antes del 38 º período de sesiones de la Asamblea. La Delegación de la Federación de Rusia por el bien de una solución de compromiso, quisiera invitar a la Asamblea a examinar las enmiendas en el proyecto de propuesta de la declaración consolidada con el fin de armonizar sus disposiciones con los objetivos estratégicos de la OACI.

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a examinar propuestas de enmienda para modificar el texto del proyecto de la "Declaración Consolidada" en bien de su conformidad con los objetivos estratégicos de la OACI y su apoyo más amplio por los Estados miembros de la OACI.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico C - <i>Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se requieren recursos adicionales.
<i>Referencias:</i>	Doc 7300, <i>Convenio sobre aviación civil internacional</i> Doc 9958 <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (hasta el 8 de octubre de 2010)</i> A38-WP/34, <i>Declaración consolidada de las políticas y prácticas de la OACI relativas a la protección del medio ambiente - Cambio climático</i> A38-WP/29 <i>Medidas basadas en criterios de mercado (MBMs)</i>

<sup>1</sup> Las versiones en español, inglés y ruso fueron proporcionadas por la Federación de Rusia.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 El 4 de septiembre de 2013, en la última reunión de la sesión 199 del Consejo se tuvo un intenso debate sobre el anteproyecto de la " Declaración consolidada de la OACI sobre las políticas y prácticas relacionadas con la protección del medio ambiente - Cambio Climático ". Lamentablemente, el Consejo de la OACI no pudo llegar a un acuerdo unánime sobre el proyecto de propuesta de la "Declaración Consolidada". Los únicos puntos de desacuerdo eran los párrafos relacionados con las MBM. Teniendo en cuenta las opiniones, expresada durante la mencionada reunión del Consejo; la Delegación de la Federación de Rusia desearía proponer algunas enmiendas, que podrían facilitar la discusión sobre las MBM en la Asamblea.

## 2. CAMBIOS PROPUESTOS Y JUSTIFICACIÓN DE ELLOS

2.1 Es cierto que todos los esquemas de MBM, incluyendo un esquema global, son técnicamente viables. Sin embargo, esto no significa que por defecto, son políticamente viables y que cumplen con el objetivo de reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> y el objetivo del desarrollo sostenible del transporte aéreo. Una vez dicho esto, es razonable cambiar el párrafo 24 del preámbulo de la siguiente manera:

" Tomando nota de la decisión adoptada por el Consejo el 9 de noviembre de 2012, en virtud de la cual se reconocía que los resultados del análisis cualitativo y cuantitativo de las tres opciones para un plan mundial de MBM evaluado por la Secretaría con el apoyo de los expertos en MBM demostraban que todas eran técnicamente factibles y podían contribuir al logro de las metas ambientales de la OACI, y se convenía en que era necesario llevar a cabo análisis cuantitativos ulteriores de las tres opciones para llegar a conclusiones más sólidas y concretas ";

2.2 En la 69<sup>a</sup> Asamblea General Anual convocada en Ciudad del Cabo este año, IATA adoptó la "Resolución sobre la implementación de la "estrategia" "GNC 2020 de la aviación", la cual es "... se opone a un mosaico de medidas unilaterales a nivel regional o/y nacional y / o ..." en relación con las MBM. En este respecto el párrafo 26 del preámbulo podría ser modificado de la siguiente manera:

"Tomando nota de que la industria aeronáutica ~~apoya~~ **prefiere** un plan mundial único de compensación de carbono, en lugar de un mosaico de MBM estatales y regionales, como medida rentable para complementar un conjunto más amplio de medidas, incluidas las tecnológicas, operacionales e infraestructurales; ";

2.3 El párrafo 3.2.2 de las A38-WP/29 "Medidas basadas en el mercado (MBM )", presentado por el Consejo de la OACI, dice: " ... confirmó que no es posible contabilizar las emisiones de la aviación internacional en el MDL." . En este sentido , es razonable suprimir el párrafo 36 del preámbulo:

~~Considerando que en el Protocolo de Kyoto se estipulan diferentes instrumentos flexibles (como el Mecanismo de desarrollo limpio — MDL) que podrían ser de beneficio para los proyectos en los que participen Estados en desarrollo";~~

2.4 La mencionada Resolución IATA declara " ...El 1,5 % de mejora de la **eficiencia del combustible** como promedio anual entre 2010 y 2020 ... " . Por esta razón, en el párrafo 33 del preámbulo las palabras "eficiencia de CO<sub>2</sub>..." se deben sustituir por las palabras "... la eficiencia de **combustible**..."

2.5 Con el fin de evitar la tensión indebida en las relaciones entre países es razonable que se abstengan de ejercer cualquier obligación de los operadores extranjeros sin mutuo acuerdo previo entre los países, que tienen que reflejarse en los acuerdos bilaterales o multilaterales de servicios aéreos. En este sentido, la redacción de la cláusula de resolución de 16 tiene que ser revertido al texto anterior de la Resolución A37 -19 de la Asamblea de la siguiente manera:

" 16 . Insta a los Estados a que respeten los principios rectores que se enumeran en el Anexo al elaborar nuevas MBM o aplicar las ya existentes a la aviación civil internacional, y que emprendan consultas bilaterales o multilaterales constructivas y negociaciones con otros Estados para lograr un acuerdo;"

2.6 Reconociendo el derecho soberano de todo Estado a entrar en un acuerdo con otros Estados sobre temas que consideren de interés común, es razonable modificar la redacción de la cláusula 17 de la resolución con el fin de articular tal enfoque equilibrado:

" 17 . Reconoce que los Estados o grupos de Estados, antes de implantar plenamente un plan mundial de MBM, pueden elegir instaurar de mutuo acuerdo, MBM que se apliquen a vuelos hacia o desde terceros países que salen o llegan a aeropuertos en ese Estado o ese grupo de Estados para la porción de esos vuelos que se encuentra dentro del espacio aéreo de ese Estado o ese grupo de Estados, ~~y cubrirían plenamente todas las emisiones de los vuelos que salen y llegan en aeropuertos de ese Estado o grupo de Estados;~~";

2.7 Teniendo en cuenta el texto refundido de la cláusula 16 de la resolución, y con el fin de evitar la ambigüedad de la comprensión de la frase "... que cubran emisiones más allá del ámbito descrito..." es apropiado eliminar la cláusula 19 de la resolución.

2.8 Teniendo en cuenta el potencial impacto negativo de la introducción de medidas de mercado en la capacidad del sector de la aviación civil internacional para reducir el volumen de las emisiones de CO<sub>2</sub> parece ser razonable utilizar una redacción más equilibrada de la cláusula 20 de la resolución:

"20 . Decide continuar los estudios sobre la viabilidad de la implementación MBM y en caso de conclusión positiva, elaborar un plan mundial de MBM para la aviación internacional."

2.9 En última instancia, no es evidente que sólo tres opciones de MBM, que han sido considerados por el Consejo de la OACI anteriormente, pueden ser candidatos para la implementación global. Además, es más apropiado hablar sobre el impacto de las medidas de mercado en lugar de beneficios suyo. En este sentido, el inciso a) de la cláusula 21 de la resolución tiene que ser redactado de la siguiente manera:

" a) finalice la labor relativa a los aspectos técnicos, ~~los beneficios~~ ambientales, y las repercusiones económicas y las modalidades de las tres opciones para un plan mundial de MBM, aprovechando el progreso alcanzado por el Consejo, así como teniendo en cuenta la propuesta de la industria de la aviación y otros acontecimientos internacionales, según convenga, y sin perjuicio de las negociaciones en el marco de la CMNUCC;"

2.10 Es difícil creer que la Asamblea de la OACI podría conceder la posibilidad de distorsión del mercado. Con el fin de evitar el envío de señales equivocadas a la comunidad de la aviación es muy deseable enmendar el párrafo 22 de la resolución de la siguiente manera:

“22. Resuelve que en una MBM deberían tenerse en cuenta las circunstancias especiales y capacidades respectivas de los Estados, en particular las de los Estados en desarrollo, evitando a la vez la distorsión del mercado;”;

2.11 Se menciona en la cláusula de la resolución de 32 de que la aviación civil internacional no debe ser "... posible fuente de movilización de ingresos para el financiamiento climático de los otros sectores... ". En este sentido la cláusula 27 de la resolución debe modificarse en consecuencia:

"27. Reconoce que los mecanismos voluntarios de compensación de carbono constituyen en el corto plazo una manera práctica de compensar las emisiones de CO2 e invita a los Estados a que alienten a los explotadores que deseen tomar medidas voluntarias con prontitud a que utilicen la compensación de carbono, en particular mediante el empleo de créditos generados por mecanismos reconocidos internacionalmente como el MDL;"

2.12 Con respecto a las Recomendaciones y Conclusiones de STA/10 específicamente relacionados con los formularios estadísticos, los cambios en las formas actuales se han aplicado y nuevos formularios de datos, en particular se ha introducido uno sobre el consumo de combustible (Formulario M). La carta de Estado (SD 13/1-11/66 de fecha 19 de agosto de 2011), informa a los Estados sobre la aplicación de los formularios nuevos y los revisados. En este sentido, es razonable complementar la cláusula 30 de la resolución con estas palabras:

"30. Solicita al Consejo que pida a los Estados que continúen apoyando los esfuerzos de la OACI para aumentar la fiabilidad de la medición o estimación de las emisiones mundiales de ~~GEI~~ CO2 producidas por la aviación internacional, y a los Estados, que apoyen la labor de la OACI en la medición de los avances a través de la presentación de los datos anuales sobre el tráfico , el consumo de combustible y las emisiones de CO2 a través del formulario estadístico M del Transporte Aéreo “Consumo de combustible y tráfico”;

2.13 De acuerdo con el UNFPA (Fondo de las Naciones Unidas para la Población) en el período 2011-2043 , la población mundial aumentará en 2 mil millones , alcanzando el nivel de 9000 millones . Teniendo esto en cuenta, es razonable añadir a la sub-cláusula “i”) del párrafo 34 de la resolución siguiente redacción:

"i) considerar medidas en pro de la investigación y el desarrollo, así como la tecnología de procesamiento y la producción de materias primas para reducir costos y contribuir a impulsar los procesos de producción sostenible a escala comercial; teniendo en cuenta las cuestiones de seguridad alimentaria en un contexto de crecimiento de la población mundial; "

2.14 Creemos que todos los esfuerzos de la comunidad de la OACI en el campo de los problemas ambientales están dirigidos a la reducción de emisiones de los motores con el fin de evitar posibles consecuencias catastróficas del cambio climático en el futuro cercano. En este sentido, el inciso c) de la cláusula de resolución 35 se debe modificar de la siguiente manera:

"c) Teniendo en cuenta los intereses de todas las partes interesadas, así como los posibles impactos para el mundo en desarrollo, siga evaluando los costos y beneficios de las diversas medidas, incluidas las medidas existentes, con el objetivo de reducir las emisiones de los motores de las aeronaves del modo más económico;

2.15 Teniendo en cuenta las propuestas se ha descrito anteriormente, es razonable modificar el anexo de la siguiente manera:

## "Anexo

Los principios rectores para el diseño e implementación de las medidas de mercado (MBM) para la aviación internacional:

- a) las MBM deberían apoyar ~~el desarrollo sostenible del sector de la aviación internacional~~ la protección del medio ambiente y el desarrollo sostenible del transporte aéreo (Objetivo estratégico C de OACI);
- b) las MBM deberían apoyar la reducción de las emisiones ~~GEI~~ CO<sub>2</sub> de la aviación internacional;
- c) las MBM deberían contribuir al logro de las metas mundiales a las que se aspira;
- d) las MBM deberían ser transparentes y administrativamente simples;
- e) las MBM deberían ser rentables ~~en términos de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>~~;
- f) las MBM no deberían ser duplicativas y las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional deberían contabilizarse una sola vez;
- g) las MBM ~~deberían minimizar~~ deben evitar la liberación de carbono y las distorsiones del mercado;
- h) las MBM deberían asegurar el trato justo del sector de la aviación internacional en relación con otros sectores;
- i) las MBM deberían reconocer los logros pasados y futuros y las inversiones en el rendimiento del combustible de la aviación y otras medidas para reducir las emisiones de la aviación;
- j) las MBM no deberían imponer una carga económica inadecuada a la aviación internacional;
- k) las MBM ~~deberían facilitar el acceso adecuado a los mercados de carbono~~ deben estar basadas en el principio de acuerdo mutuo.
- l) las MBM deberían evaluarse en relación con diversas medidas basándose en la eficacia en función de la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> o su evitación, cuando corresponda;
- m) las MBM deberían comprender disposiciones de *minimis*;
- n) cuando las MBM generen ingresos, se recomienda enérgicamente que se apliquen ~~en primer lugar~~ a la atenuación del impacto de las emisiones de los motores de aeronave en el medio ambiente, comprendidas la mitigación y adaptación, y a la asistencia y apoyo a los países en desarrollo; y
- o) cuando se logren reducir las emisiones por medio de las MBM, dichos resultados deberían indicarse en los informes de los Estados sobre sus emisiones.

### 3. ACCIONES DE LA ASAMBLEA

3.1 Se invita a la Asamblea a examinar propuestas de enmienda para modificar el texto del proyecto de la "Declaración consolidada de las políticas y prácticas de la OACI relativas a la protección del medio ambiente - Cambio climático ", presentado en este trabajo en bien de su conformidad con los objetivos estratégicos de la OACI y su apoyo más amplio por los Estados miembros de la OACI.

— FIN —