



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 17: Protección del medio ambiente – Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)

INFLUENCIA DE LA APLICACIÓN DEL CORSIA EN EL INCREMENTO DE LAS TASAS DE CRECIMIENTO DE EMISIONES DE CO₂ EN EL SECTOR DE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL Y EN LA REDUCCIÓN DE LA SEGURIDAD GENERAL DE LOS VUELOS. ESCENARIOS ALTERNATIVOS DE ACCIONES CLIMÁTICAS DE LA OACI EN EL CONTEXTO DE LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE DE LA ONU

(Presentado por la Federación de Rusia)

RESUMEN

En los últimos años, la comunidad internacional ha ido entendiendo la inutilidad del uso de mecanismos de compensación para abordar la reducción global de las emisiones de gases de efecto invernadero².

El documento de trabajo proporciona un análisis general de las consecuencias negativas asociadas con la implementación del CORSIA, y propone un enfoque alternativo para resolver los desafíos ambientales basado en el llamado “Mecanismo de desarrollo limpio para la aviación civil internacional” como la base para implementar medidas de mercado global y crear fuerzas de aviación internacional para la lucha contra los incendios forestales y otros desastres naturales, que podrían ser plenamente coherente con los objetivos del desarrollo sostenible de las Naciones Unidas (Resolución A/RES/70/1 de la Asamblea general de la ONU “*Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*”).

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- considerar la variante alternativa anexada a ese documento sobre el proyecto de resolución de la Asamblea de la OACI “*Declaración consolidada de las políticas y prácticas de la OACI relativas a la protección del medio ambiente. Cambio del clima*” que prevé la introducción de medidas globales de mercado basadas en el “*Mecanismo de Desarrollo Limpio de la Aviación Civil Internacional*”;
- encomendar al Consejo de la OACI el estudio de la posibilidad de iniciar la creación, bajo los auspicios de la ONU, de fuerzas aéreas móviles para la lucha contra los incendios forestales y otras catástrofes naturales, financiado a expensas del Fondo internacional del medio ambiente de la OACI (GEF), que está en completa consonancia con los objetivos de la ONU para el Desarrollo Sostenible (resolución A/RES/70/1 de la Asamblea General de la ONU “*Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*”).

Objetivos estratégicos:

Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos: *Seguridad de vuelo, Desarrollo económico y Protección ambiental*

¹ Las versiones en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por la Federación de Rusia.

² (<https://no-redd.com/new-study-adds-urgency-to-cnd-un-carbon-offsetting-schme/>)

<i>Repercusiones financieras:</i>	Reducción de los gastos presupuestarios de la OACI en relación con la implementación de sistemas RM globales, así como la movilización de recursos financieros adicionales para la implementación de los programas ambientales de la OACI y la provisión de asistencia técnica específica a los países en vías de desarrollo.
<i>Referencias:</i>	A40-WP/59 <i>Declaración consolidada de políticas y prácticas continuas de la OACI en el la protección del medio ambiente — Sistema de compensación y reducción de las emisiones de carbono para la aviación internacional (CORSIA, por sus siglas en inglés) Resoluciones actuales de la Asamblea</i> (al 6 de octubre de 2016) (Doc 10075)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 No hay duda de que la afirmación de que garantizar la seguridad es una prioridad absoluta en el trabajo de la OACI. Al mismo tiempo, los intentos persistentes de imponer objetivos ambientales poco realistas en el sector de la aviación internacional, sin una justificación científica adecuada y un análisis económico exhaustivo, ponen en peligro no solo la capacidad del sector de la aviación para contribuir a reducir las emisiones globales de efecto invernadero, sino que también crean riesgos reales de reducir el nivel general de seguridad de vuelos debido al estancamiento del desarrollo tecnológico de la industria, especialmente en países en vías de desarrollo y países con economías de transición (mercados emergentes).

1.2 En el documento de trabajo del grupo ATAG A40-WP/193 “Industry views on CORSIA and the Basket of Measures” se señaló que la industria de la aviación mundial ha excedido el objetivo del 1,5% anual para aumentar la eficiencia del combustible. Al mismo tiempo, debe reconocerse que este resultado no está relacionado de ninguna manera con la aplicación de ninguna medida del mercado global en el sector de la aviación civil internacional, sino que es propiedad exclusiva del desarrollo tecnológico de la industria, que a su vez garantiza un aumento en su nivel de seguridad de vuelos en medio de los crecientes volúmenes de trabajo de transporte aéreo en todas las regiones del mundo.

2. CORSIA COMO FACTOR PARA CREAR UN FONDO PARA LA COMPETENCIA JUSTA EN LOS MERCADOS INTERNACIONALES DE TRANSPORTE AÉREO

2.1 La Asamblea y el Consejo de la OACI ha expresado en repetidas ocasiones “... *preocupación por el uso de la aviación civil internacional como una fuente potencial de ingresos que se utilizará para financiar actividades relacionadas con el clima en otros sectores...*”³. Al mismo tiempo, el mecanismo del CORSIA prevé la adquisición de los llamados créditos de emisión en “mercados de carbono” abiertos fuera del sector de la aviación civil internacional, lo que claramente contradice las preocupaciones de la comunidad de aviación internacional mencionadas anteriormente. Esto se debe al hecho de que la adquisición de créditos de emisión no es una inversión de fondos de las aerolíneas en proyectos encaminados a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, sino que en realidad son un mecanismo de retorno acelerado de la inversión en proyectos ya terminados realizados en otros sectores industriales. Por lo tanto, la adquisición de “préstamos de emisión” por parte de los operadores de transporte aéreo solo aumentará la rentabilidad de las grandes empresas que han completado dichos proyectos y no hará ninguna contribución para reducir las emisiones de CO₂ en el sector de la aviación civil internacional, así como a nivel mundial.

³ 14º párrafo del preámbulo de la Resolución A39-3 de la Asamblea de la OACI “*Declaración consolidada de políticas y prácticas continuas de la OACI en el campo de la protección del medio ambiente. Sistema de compensación y reducción de las emisiones de carbono para la aviación internacional (CORSIA, por sus siglas en inglés)*”.

2.2 Siguiendo el principio de no discriminación, en el párrafo 10 de la parte establecida de la resolución A39-3 “*Declaración consolidada de políticas y prácticas continuas de la OACI en el campo de la protección del medio ambiente. Sistema de compensación y reducción de las emisiones de carbono para la aviación internacional (CORSIA, por sus siglas en inglés)*” se establece que “... el CORSIA se aplicará a todos los operadores de transporte aéreo que realicen vuelos en las mismas rutas entre Estados...”. Considerando el hecho de que las aerolíneas de países en vías de desarrollo y países con economías de transición (mercados emergentes) se ven obligadas a operar aviones más antiguos con menor eficiencia de combustible, y la rentabilidad de sus operaciones comerciales es de un orden de magnitud menor que la rentabilidad de las aerolíneas en los países desarrollados, es obvio que el costo relativo de los créditos de emisión para la gran mayoría de las aerolíneas de países en vías de desarrollo y países con economías de transición (mercados emergentes) será 5-10 veces mayor que para sus socios de países desarrollados. En la práctica, esto significa que para las líneas aéreas en países en vías de desarrollo y países con economías de transición (mercados emergentes), por razones económicas, se cerrarán las rutas operadas activamente por sus socios de los países desarrollados. Por lo tanto, la implementación del CORSIA creará una base favorable para la competencia desleal basada en el lema del principio de no discriminación. A partir de 2027, cuando la participación de los Estados miembros de la OACI en el proyecto CORSIA sea obligatoria, las aerolíneas de los países en vías de desarrollo serán suplantadas aun cuando vuelen en su espacio aéreo nacional⁴.

3. INFLUENCIA DE LA APLICACIÓN DEL CORSIA EN EL INCREMENTO DE LAS TASAS DE CRECIMIENTO DE EMISIONES DE CO₂ EN EL SECTOR DE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL Y EN LA REDUCCIÓN DE LA SEGURIDAD GENERAL DE LOS VUELOS

3.1 Se espera que el proyecto CORSIA genere demanda en el nivel de 1,6-3,7 millones de toneladas de unidades de emisión en el período comprendido entre 2021 y 2035, lo que, según el grupo ATAG, generará un flujo de salida de la industria de aproximadamente 40 000 millones de dólares, lo que obviamente no tiene en cuenta los costos de la administración del sistema de elementos del CORSIA. Incluso tal salida de recursos financieros de la industria de la aviación reducirá significativamente su potencial para un mayor desarrollo tecnológico, incluida la actualización de la flota de aeronaves, la introducción de nuevos procedimientos basados en las características de las aeronaves y otros programas destinados a mejorar el nivel de seguridad de los vuelos y aumentar la eficiencia del sistema de transporte aéreo global en su conjunto. Es importante señalar que la naturaleza global del transporte aéreo determina el impacto negativo del retraso tecnológico en ciertas regiones del mundo sobre la posibilidad de obtener ventajas tecnológicas dentro de todo el sistema de transporte aéreo internacional.

3.2 En el contexto de la creciente demanda mundial de viajes aéreos de aerolíneas, los países en vías de desarrollo y los países con economías de transición (mercados emergentes), privados de oportunidades financieras para un mayor desarrollo tecnológico, se verán obligados a extender la operación de aviones obsoletos y aparentemente menos eficientes en combustible, lo que a su vez será un factor de aumento las emisiones de CO₂ en el sector, y disuadirá a la introducción generalizada de nuevos procedimientos basados en el rendimiento de las aeronaves y el desarrollo de la infraestructura de la aviación civil.

3.3 También está claro que la salida de fondos de la industria reduce el potencial de la comunidad internacional para proporcionar asistencia técnica a países en vías de desarrollo y países con economías de transición (mercados emergentes) destinada a mejorar la seguridad de los vuelos y garantizar el desarrollo sostenible de su aviación civil nacional.

⁴ En el mercado africano de transporte aéreo, solo alrededor del 20% del volumen total del trabajo de transporte aéreo es realizado por aerolíneas nacionales.

4. **CONCLUSIONES GENERALES SOBRE LAS CONSECUENCIAS DE LA APLICACIÓN DEL CORSIA**

4.1 A partir de las consideraciones esbozadas anteriormente, hay cuatro conclusiones bastante obvias sobre la implementación del CORSIA:

- a) tendrá consecuencias extremadamente negativas para la implementación del objetivo estratégico principal de la OACI – “Seguridad de vuelos”, así como para el objetivo estratégico “Desarrollo económico del transporte aéreo”;
- b) no cumple con las metas estratégicas de la OACI “Protección Ambiental” y los esfuerzos de los Estados miembros de la OACI dirigidas a reducir las emisiones de CO₂ en el sector de la aviación civil internacional;
- c) ser un instrumento para utilizar la aviación civil internacional como una de las posibles fuentes de ingresos movilizadas para financiar actividades relacionadas con el clima de otros sectores industriales;
- d) conducirá a una grave distorsión de las relaciones de mercado como resultado de la supresión de aerolíneas de rápido crecimiento en países en vías de desarrollo y países con economías de transición (mercados emergentes), estimulando la competencia desleal, lo que claramente contradice el espíritu y la letra del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, así como los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas.

4.2 Las conclusiones anteriores ponen en duda la conveniencia de continuar la implementación global del CORSIA debido a la falta de beneficios ambientales obvios tanto a nivel global como a nivel del sector industrial de la aviación civil internacional. Además, las consecuencias de la implementación de este proyecto están en conflicto con los objetivos de desarrollo sostenible de la industria y el aumento de la seguridad de los vuelos, así como con el espíritu y la letra del Convenio de Chicago.

5. **MECANISMO DE DESARROLLO LIMPIO PARA LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL COMO UNA ALTERNATIVA A LA APLICACIÓN DEL CORSIA**

5.1 Durante la XI reunión del Grupo Asesor del Consejo de Protección del Medio Ambiente de la OACI (26-27 de mayo de 2014), se presentó el documento de trabajo EAG/11-WP/3 en nombre de las delegaciones de La India, China y Rusia, el cual presenta los conceptos básicos del “Mecanismo de desarrollo limpio para la Aviación Civil Internacional” (ACDM), considerado una alternativa razonable a la implementación del CORSIA.

5.2 La esencia de la propuesta era crear un mecanismo para movilizar los recursos disponibles de la aviación civil internacional para financiar proyectos de aviación ambientalmente eficientes en países en vías de desarrollo y países con economías de transición (mercados emergentes). En calidad de fuente de financiación se propuso establecer la contribución ambiental de los estados a la cantidad calculada según la tasa uniforme de recolección por cada tonelada de combustible de aviación reabastecido para la realización de vuelos internacionales. La prerrogativa de establecer la tasa de tal tasa se asigna a la Asamblea de la OACI. Es importante tener en cuenta que, como en el Acuerdo de París, el ACDM establece el principio de participación voluntaria de todos los estados, con el entendimiento de que brindar asistencia a los países en vías de desarrollo y países con economías de transición (mercados

emergentes) es una condición para su participación en el programa ACDM y para sus planes nacionales de reducción de las emisiones.

5.3 Las afirmaciones de que la contribución ambiental mencionada será otra forma de tributación de la aviación civil son absolutamente incorrectas. A diferencia de los impuestos, dicha contribución puede depositarse en una cuenta especial en una institución financiera seleccionada por el estado para su posterior transferencia anual al Fondo para el Medio Ambiente Mundial (GEF, por sus siglas en inglés) de la OACI.

5.4 Es importante tener en cuenta que, a diferencia de CORSIA, habrá una relación directa dentro del marco del ACDM entre la cantidad de contribuciones ambientales realizadas por los estados y las acciones reales destinadas a reducir las emisiones de CO₂ en el sector. En términos de intercambio comercial, no existe una relación directa entre el costo de las «unidades de emisión» y el resultado de la disminución en las emisiones de CO₂.

5.5 La implementación del ACDM no requiere la creación de complementos burocráticos costosos. Lo único que se requiere de la Asamblea es instar a los Estados Miembros a que proporcionen estadísticas a la OACI de manera regular, incluido el formulario estático M, “Consumo de combustible para aeronaves y transporte aéreo comercial”⁵.

5.6 Se pueden utilizar estadísticas similares generadas por los principales socios de la OACI - IATA (Asociación de Transporte Aéreo Internacional) y el ACI (Consejo Internacional de Aeropuertos) para controlar la integridad de los datos proporcionados. Por estas razones, se puede concluir que el ACDM cumple con los requisitos de facilidad de administración y efectividad de gastos. En este caso, el coste indirecto de administrar el ACDM será cercano a cero.

5.7 A diferencia del CORSIA, el “Mecanismo de desarrollo limpio para la aviación” se caracteriza por su completa previsibilidad y transparencia. Al mismo tiempo, de ninguna manera puede afectar el equilibrio actual de las relaciones económicas en el mercado mundial del transporte aéreo. El principio de no discriminación, CBDR, “condiciones especiales y oportunidades relevantes para los países en vías de desarrollo” (SCRC) también se tienen plenamente en cuenta. Se supone que la contribución ambiental, tomada en cuenta según el precio del combustible de aviación, en cada aeropuerto internacional de un estado que participe en el ACDM será la misma para todos los operadores, independientemente de su nacionalidad.

5.8 El principio de participación voluntaria, combinado con la asistencia de la comunidad de la aviación a los países en vías de desarrollo y países con economías de transición (mercados emergentes) que hayan expresado su voluntad política al presentar sus planes nacionales para reducir las emisiones a la OACI, es totalmente coherente con el principio CBDR. Al mismo tiempo, las mejoras de infraestructura en estos países obviamente tendrán un impacto positivo en el nivel global de seguridad de vuelos, lo que también contribuirá al desarrollo sostenible de la aviación civil en todos los países miembros de la OACI sin excepción.

5 <http://www.icao.int/sustainability/pages/cap-sta-excel.aspx>.

5.9 Como se presenta, la tasa de contribución ambiental será aprobada por la Asamblea de la OACI sobre la base de un ciclo de tres años, en función de la necesidad de financiación de proyectos de aviación ambiental aprobados por el Consejo de la OACI y aprobados por la Asamblea de la OACI. Entonces, por ejemplo, si en 2020 se incluye una contribución ambiental de un dólar estadounidense en el precio de una tonelada de combustible de aviación, el presupuesto del programa ambiental de la OACI será de aproximadamente 300 millones de dólares estadounidenses, que es casi tres veces el tamaño del presupuesto anual del programa ordinario de la OACI. La implementación de proyectos ambientales en los estados será llevada a cabo por la Oficina de Cooperación Técnica de la OACI a través del programa de asistencia técnica de la OACI, llenando el lema de la OACI “*Ningún país se queda atrás*” (NCLB, por sus siglas en inglés) con un significado real en pleno cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU.

5.10 El ACDM también tiene plenamente en cuenta los esfuerzos de las aerolíneas que ya han invertido en mejorar la eficiencia del combustible de su flota de aeronaves, así como otras acciones tempranas de las aerolíneas (antes de la introducción del ACDM) y sus administraciones de aviación destinadas a reducir las emisiones de CO₂.

5.11 La idea de crear fondos internacionales bajo los auspicios de la OACI no es nueva. En 1998, la 32ª Sesión de la Asamblea de la OACI consideró el establecimiento de un “Fondo Monetario Internacional de la OACI” para financiar la implementación global de componentes CNS/ATM y otros proyectos relacionados con la seguridad. Pero a diferencia del CORSIA, la necesidad de implementar esta iniciativa en ese momento fue dictada por los desafíos globales que afectan la seguridad y el desarrollo sostenible de todos los países sin excepción.

6. **POSIBLE CONTRIBUCIÓN DE LA COMUNIDAD MUNDIAL DE AVIACIÓN A LA REDUCCIÓN REAL DE LOS GASES DE EFECTO INVERNADERO A NIVEL MUNDIAL**

6.1 Según la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE), el Fondo Mundial para la Naturaleza (WWF) y otras organizaciones, alrededor de tres millones de hectáreas de tierras forestales se destruyen anualmente como resultado de incendios. Además de las graves consecuencias sociales de los grandes incendios forestales asociados con la destrucción de asentamientos y la muerte masiva de animales, hay una disminución en el potencial de absorción regenerativa de CO₂ por los bosques, se liberan millones de kilovatios de energía térmica y se produce una simulación anual de hasta 700 millones de toneladas de CO₂, que es comparable con el nivel global esperado de emisiones de la aviación civil internacional en el 2020.

6.2 En este sentido, se invita a la Asamblea, como alternativa razonable a la implementación del CORSIA, a considerar la posibilidad de iniciar la creación bajo los auspicios de la ONU de una fuerza de aviación móvil para combatir incendios forestales y otros desastres naturales que puedan cumplir plenamente con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU (similar a la Fuerza de Mantenimiento de la Paz de la ONU), que puede considerarse como una contribución innegable y significativa de la aviación civil internacional a la prevención de las consecuencias catastróficas del cambio climático y la implementación de Metas de desarrollo sostenible de las Naciones Unidas (resolución A/RES/70/1 de la Asamblea General de las Naciones Unidas “*Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*”). Las actividades de tales fuerzas móviles podrían financiarse, entre otras cosas, a expensas de los fondos del Fondo Ambiental Internacional de la OACI mencionado anteriormente.

APÉNDICE

RESOLUCIÓN A40-XX. DECLARACIÓN CONSOLIDADA DE POLÍTICAS Y PRÁCTICAS CONTINUAS DE LA OACI EN EL CAMPO DE LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE. MECANISMO DE DESARROLLO LIMPIO PARA LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

La Asamblea,

Reconociendo que la OACI es un foro apropiado para abordar el tema de las emisiones de la aviación internacional,

Tomando en cuenta que la industria de la aviación es compatible con un solo sistema global de incentivos económicos para reducir las emisiones de carbono, en comparación con un estado inconsistente y medidas regionales basadas en el mercado (RM), considerándolo como una medida rentable que complementará un paquete más amplio de medidas, incluyendo técnica, operativa y medidas de infraestructura,

Reconociendo que la RM no debe estar duplicada, y la emisión de CO₂ de la aviación internacional solo debe considerarse una vez,

Reafirmando nuevamente las preocupaciones sobre el uso de la aviación civil internacional como una de las posibles fuentes de ingresos movilizados para financiar actividades relacionadas con el clima en otros sectores, y que la RM debe garantizar condiciones justas para el sector de la aviación internacional en relación con otros sectores,

Recordando la CMNUCC y el Acuerdo de París y reconociendo su principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y sus capacidades respectivas a la luz de las diferentes condiciones nacionales,

Reconociendo también los principios de no discriminación e igualdad y oportunidades justas para el desarrollo de la aviación internacional establecidos en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional,

Acogiendo con beneplácito la adopción del Acuerdo de París en virtud de la CMNUCC y *reconociendo* que el trabajo relacionado con el sistema global de las RM para la aviación internacional y su implementación contribuirá al logro de los objetivos establecidos en el Acuerdo de París,

Teniendo en cuenta que la CMNUCC y el Acuerdo de París establecen mecanismos como el Mecanismo de Desarrollo Limpio (MDL) y el nuevo mecanismo basado en el mercado en el marco del acuerdo de París para promover la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero con el fin de garantizar el desarrollo sostenible, que es particularmente beneficioso para los países en vías de desarrollo y economías de transición (mercados emergentes),

Acogiendo con beneplácito la colaboración entre la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) y la OACI en el desarrollo de la metodología del MDL para la aviación,

Reconociendo que esta resolución no crea un precedente para las negociaciones en el marco de la CMNUCC, el Acuerdo de París u otros acuerdos internacionales o no anticipa los resultados de estas negociaciones y no representa la posición de las partes en la CMNUCC, el Acuerdo de París u otros acuerdos internacionales,

1. *Establece* que esta resolución junto con las resoluciones A40-X «*Declaración consolidada de políticas y prácticas continuas de la OACI en el campo de la protección del medio ambiente. Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local*» y la Resolución A40-Y, *Declaración consolidada de políticas y prácticas continuas de la OACI en el campo de la protección del medio ambiente. Cambio climático*» reemplazan las resoluciones A39-2 A39-1 y A39-3 y constituyen la declaración consolidada de las políticas y prácticas relacionadas con la protección del medio ambiente de la OACI;

2. *Reconoce* el progreso realizado en el desarrollo de todos los elementos de una canasta de medidas para abordar el tema de las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, incluida la tecnología de aviación, mejoras operacionales y combustibles de aviación sostenibles, y cualquier otra medida, y *confirma* la preferencia por el uso de tecnologías de aviación, mejoras operacionales y combustibles de aviación sostenibles que brinden beneficios ambientales para el sector de la aviación;

3. *También reconoce*, que a pesar de este progreso, los beneficios ambientales que se consiguen a costa de la tecnología de la aviación, mejoras operativas y combustibles producidos de forma sostenible para la aviación, pueden no proporcionar suficiente reducción de la emisión de CO₂ en un volumen cada vez mayor de tráfico aéreo internacional dentro del plazo establecido para el logro de objetivo global deseado para mantener la emisión neta global de CO₂ de la aviación internacional, a partir de 2020, al mismo nivel;

4. *Establece* que, en ausencia de cualquier justificación científica, se excluya de la consideración adicional el objetivo global de aspiración del GNC 2020, que es incompatible con las capacidades reales de la industria, y centrar los esfuerzos en lograr el ambicioso objetivo global de aspiración de un aumento anual del 2% en la eficiencia del combustible, sin excluir la posibilidad de un aumento más ambicioso este indicador basado en nuevos avances tecnológicos en la aviación en el futuro previsible;

5. *Enfatiza* el papel del sistema global de las RM, complementando el paquete más amplio de medidas para lograr el objetivo global de aspiración, sin imponer una carga económica irrazonable a la aviación internacional;

6. *Determina* que, en el espíritu del Acuerdo Climático de París, el Mecanismo de Desarrollo Limpio para la Aviación Civil (ACDM) debería ser la única medida de incentivo económico aplicada a las emisiones de CO₂ de la aviación internacional;

7. *Encomienda* al Consejo de la OACI, tan pronto como sea posible, desarrollar un sistema global de RM en forma de Mecanismo de Desarrollo Limpio de la Aviación Civil Internacional (ACDM) con el fin de lograr los mejores resultados posibles en la reducción de las emisiones de CO₂ en el sector de la aviación civil internacional a través de incentivos económicos para la introducción de tecnologías de ahorro de energía y la prestación de asistencia específica a implementación de proyectos ambientalmente eficientes en países en vías de desarrollo y países con economías de transición (mercados emergentes), que decidan voluntariamente participar en un GMBM basado en el ACDM;

8. *Encomienda* al Consejo de la OACI a desarrollar, tan pronto como sea posible, un reglamento sobre el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (GEF) de la OACI para la acumulación de contribuciones ambientales por parte de los Estados que participan en el ACDM de forma voluntaria, y material de orientación relevante para el desarrollo e introducción por parte de estos estados de disposiciones relevantes en la legislación nacional que prevé la formación contribuciones ecológicas y sus transferencias al GEF de la OACI;

9. *Establece* celebrar una reunión ambiental de alto nivel en 2020 para evaluar la preparación de la OACI y los Estados miembros para implementar el ACDM en 2021;

10. *Insta encarecidamente* a los Estados Miembros a que hagan todo lo posible para cumplir con sus obligaciones derivadas de las resoluciones de la Convención y la Asamblea para apoyar el trabajo de la Organización en el campo del transporte aéreo y, en particular, para proporcionar de la manera más rápida la información estadística y de otro tipo más completa, incluida la información sobre el consumo de combustible por aviones y por el transporte de transportistas aéreos comerciales (formulario estadístico M) ⁶solicitado por la Organización para su trabajo en el campo del transporte aéreo;

11. *Solicita* al Consejo que continúe garantizando que los Estados miembros hagan los máximos esfuerzos para lograr un mayor progreso en el campo de la tecnología de la aviación, mejorar el rendimiento operativo y la producción sostenible de combustibles de aviación, y reflejar estos esfuerzos en los planes de acción de los Estados para reducir las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, que es la base para la prestación de asistencia técnica específica dentro del marco del ACDM, así como para monitorear e informar el progreso en la implementación de planes de acción y desarrollar una metodología que permita, dentro del marco de este sistema, evaluar la reducción de emisiones de operador aéreo en un año dado mediante el uso de todos los elementos disponibles de la canasta de medidas, incluyendo combustibles de aviación sostenibles;

12. *Reconoce* las condiciones especiales y las capacidades correspondientes de los estados, en particular los países en desarrollo y los países con economías en transición (mercados emergentes), en términos de vulnerabilidad a los efectos del cambio climático, los niveles de desarrollo económico y la proporción de emisiones de la aviación internacional, entre otras cosas, para determinar la prioridad de asistencia técnica bajo el ACDM;

13. *Pide* a todos los Estados que decidan lo antes posible sobre su intención de unirse al ACDM y que informen oficialmente al Consejo de la OACI sobre esto;

14. *Toma en cuenta* el trabajo realizado por el Consejo con el apoyo técnico del CAEP en el campo de la creación de un sistema de monitoreo, reporte y verificación (MRV) y *solicita al* Consejo que complete, tan pronto como sea posible, con el apoyo técnico del CAEP, el desarrollo de un sistema de contabilidad de emisiones basado en información estadística proporcionada por los estados de manera regular, y su verificación basada en la información generada por la IATA y ACI, a fin de garantizar la plena implementación del ACDM desde 2021;

⁶ <http://www.icao.int/sustainability/pages/eap-sta-excel.aspx>.

15. *Establece* proporcionar, para su consideración por parte de la Asamblea, un examen periódico de eficiencia de la implementación del ACDM para la estimación real de reducción de CO₂ como resultado de la implementación de proyectos bajo el ACDM, para contribuir al desarrollo sostenible del sector de la aviación internacional y aumentar la eficiencia de este sistema, que, entre otras cosas, incluirá:

- a) una evaluación del progreso en el logro de los objetivos globales de la OACI, el impacto en el mercado y los costos en los estados y operadores de aeronaves y la aviación internacional, así como el funcionamiento de los elementos estructurales del sistema;
- b) una consideración de temas para mejorar el sistema en apoyo de los objetivos del Acuerdo de París, así como actualizar los elementos estructurales del sistema para mejorar la implementación y aumentar la eficiencia, teniendo en cuenta las consecuencias de los cambios en los elementos estructurales del sistema, por ejemplo, para los requisitos de MRV;
- c) la supervisión del ACDM por parte del Consejo, con el apoyo del Órgano Asesor Técnico Permanente y el CAEP según sea necesario;
- d) la aprobación por parte de los Estados miembros de las medidas necesarias para establecer políticas nacionales apropiadas y marcos regulatorios para la participación voluntaria en el ACDM;
- e) la creación de asociaciones entre los Estados miembros para la cooperación en la implementación del sistema MRV;

16. *Establece* que la OACI y sus Estados miembros deben tomar las medidas necesarias para garantizar la creación de capacidad y la asistencia, así como las asociaciones, para la implementación del ACDM después de 2020;

17. *Recomienda* a los Estados a desarrollar proyectos locales de aviación respetuosos con el medio ambiente y presentarlos a la OACI con miras a su evaluación para su inclusión en el programa ACDM;

18. *Encomienda* al Consejo de la OACI a identificar proyectos financiados por el ACDM en los estados con la perspectiva de su implementación hasta 2030, así como a preparar propuestas sobre su priorización para su aprobación durante la 41ª sesión de la Asamblea de la OACI en 2022;

19. *Pide al* Consejo que considere la posibilidad de un mayor desarrollo de las técnicas relacionadas con la aviación, para su uso en programas de reducción de la emisión de CO₂ que incluyan mecanismos u otros programas en el marco de la CMNUCC, y *recomienda* a los Estados a utilizar estas técnicas en la implementación de acciones para reducir las emisiones de CO₂ procedentes de la aviación que permitan evitar el doble conteo de emisiones.