



ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 22: Protección del medio ambiente – La aviación internacional y el cambio climático – Políticas, normalización y apoyo a la implantación

PUNTOS DE VISTA DE LA INDUSTRIA SOBRE UNA MEDIDA MUNDIAL BASADA EN EL MERCADO PARA LA AVIACIÓN INTERNACIONAL

[Nota presentada por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC) y el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA)]

RESUMEN

La industria de aviación ha adoptado un enfoque dinámico respecto a su contribución al urgente problema mundial del cambio climático. En 2009, estableció tres metas ambiciosas para reducir las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, así como una estrategia cuádruple para lograr dichas metas. La industria sigue confiando en que las medidas tecnológicas, operacionales y de infraestructura proporcionarán soluciones a largo plazo para garantizar el crecimiento sostenible de la industria de la aviación mediante asociación entre la industria y el gobierno. Sin embargo, también reconocemos que se necesitará una medida mundial basada en el mercado (GMBM) para suplir toda deficiencia restante en materia de emisiones hasta que dichas otras medidas surtan pleno efecto.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a adoptar una GMBM única para la aviación internacional, teniendo en cuenta los elementos de elaboración recomendados que figuran en el párrafo 2.4.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	La presente nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico E — <i>Protección del medio ambiente</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se solicitan recursos adicionales.
<i>Referencias:</i>	

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

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En 2009, la industria de aviación civil estableció tres metas mundiales para abordar sus repercusiones en el clima:

- a) una meta de mejora anual de 1,5% en el rendimiento;
- b) una meta a medio plazo para limitar las emisiones mediante crecimiento neutro en carbono; y
- c) una meta a largo plazo para reducir a la mitad las emisiones netas de CO₂ de la aviación para 2050 en comparación con los niveles de 2005.

1.2 En 2010, el propio 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI adoptó las metas siguientes para la aviación:

- a) una tasa anual de mejoras en el rendimiento de combustible del 2% hasta 2020;
- b) una meta a la que se aspira a nivel mundial de una tasa anual de mejoras en el rendimiento de combustible del 2% entre 2021 y 2050; y
- c) una meta colectiva a la que se aspira a nivel mundial a medio plazo de que las emisiones mundiales netas de carbono de la aviación civil internacional se mantengan al mismo nivel a partir de 2020.

1.3 Consideramos que la OACI debe seguir desempeñando su función preponderante en los esfuerzos encaminados a abordar las repercusiones de las emisiones de CO₂ de la aviación internacional mediante mejoras tecnológicas, incluidos los combustibles alternativos sostenibles, mejoras operacionales, medidas relativas a la infraestructura y una GMBM debidamente elaborada para suplir toda deficiencia restante respecto a las emisiones.

1.4 Por su parte, la industria se compromete a alcanzar dichas metas y ha dedicado recursos considerables para elaborar tecnología de rendimiento del combustible, tales como materiales más ligeros y tecnologías avanzadas de motores, mejoramiento de la eficiencia operacional, apoyo a la introducción de infraestructura modernizada y la comercialización de combustibles alternativos sostenibles².

1.5 Desde 2010, la industria ha contribuido también con conocimientos especializados significativos para apoyar el trabajo del Comité sobre protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) de la OACI y, en particular, respecto a una norma de certificación de CO₂ para nuevos tipos de aeronaves.

1.6 En 2013, el 38º período de sesiones de la Asamblea de la OACI decidió elaborar un plan GMBM para la aviación internacional que será objeto de una decisión del 39º período de sesiones de la Asamblea. La industria ha ofrecido su pleno apoyo al trabajo de elaboración del plan GMBM, contribuyendo a las deliberaciones en el Grupo asesor sobre el medio ambiente y el Grupo de Alto Nivel, del Consejo, los Diálogos de la aviación mundial, la Reunión de Alto Nivel celebrada del 11 al 13 de mayo de 2016, así como el trabajo del Equipo técnico especial sobre la medida mundial basada en el mercado.

² Así, los aeropuertos han demostrado su compromiso mediante la implantación mundial de la Acreditación de reducción del carbono en los aeropuertos, que actualmente cuenta con 156 aeropuertos acreditados en 40 países, lo que representa casi el 32% del tráfico aéreo mundial de pasajeros.

1.7 En la Cumbre mundial sobre aviación sostenible del Grupo de acción sobre transporte aéreo en 2015, celebrada un año antes de la presente Asamblea, 29 directores generales y jefes ejecutivos de la industria, representando más del 90% de la aviación comercial, publicaron una carta abierta a los gobiernos, comprometiéndose respecto a medidas continuas relativas al clima y apoyando el proceso de elaboración de la GMBM para la aviación³.

2. ANÁLISIS

2.1 La industria confía en que unas medidas tecnológicas, operacionales y de infraestructura proporcionarán la solución a largo plazo para el crecimiento sostenible de la aviación. Debido al plazo necesario para que las nuevas tecnologías y la infraestructura surtan pleno efecto, se necesitará una GMBM como solución interina.

2.2 Una GMBM para la aviación internacional debería considerarse únicamente como parte de un conjunto más amplio de medidas para abordar las emisiones de CO₂ de la aviación que no puedan lograrse mediante medidas de reducción rentables dentro del sector.

2.3 Consideramos que los principios generales siguientes⁴ deberían guiar a los Estados en la OACI al tomar una decisión relativa a la adopción de la GMBM en la presente Asamblea. La GMBM:

- a) no debería tener por objeto la recaudación de ingresos generales, ni utilizarse para ello, o frenar la demanda de viajes por vía aérea;
- b) debe tener alcance mundial y preservar la competencia leal;
- c) debe evitar que se adopten medidas unilaterales que crearían una amalgama insostenible de reglamentaciones, dando lugar a mayor complejidad y costos y distorsión del mercado; y
- d) debería ser de fácil administración, de modo que cada explotador notifica sus emisiones a un solo Estado.

2.4 Señalamos, además, que en la 72^a Asamblea general anual de la IATA (Dublín, 2 y 3 de junio de 2016), la industria de líneas aéreas adoptó por amplia mayoría una resolución⁵ sobre la elaboración de una GMBM para la aviación internacional. En dicha resolución se presenta una serie de elementos de elaboración recomendados para un plan mundial de compensación de las emisiones de carbono:

1. Implantación por fases – un enfoque por fases para incluir rutas entre ciertos Estados podría abordar la diferenciación entre Estados teniendo en cuenta sus circunstancias especiales y capacidades respectivas de manera práctica, reconociendo así los niveles diferentes de desarrollo de los mercados de aviación, siempre que los criterios adoptados para clasificar a los Estados no causen distorsiones en el mercado y que todos los explotadores por la misma ruta sean tratados de manera equitativa, sea cual fuere su Estado de origen.

³ Véase <http://aviationbenefits.org/environmental-efficiency/open-letter>.

⁴ Véanse también los principios de orientación que figuran en el anexo de la Resolución A38-18 de la Asamblea.

⁵ Véase <https://www.iata.org/pressroom/pr/Documents/iata-agm-2016-resolution-mbm.pdf>.

2. Exoneraciones técnicas – deberían incluirse exoneraciones técnicas para aeronaves muy pequeñas, pequeños explotadores y determinadas categorías de operaciones. Esto limita la carga administrativa para algunos explotadores que sólo representan una parte insignificante de las emisiones de CO₂ de la aviación internacional. Debería también incluirse una exoneración de duración limitada para nuevos explotadores.
3. Cálculo de una base – si se utiliza un solo año para determinar la base, se ignora el riesgo de que las emisiones de la industria calculadas en 2020 podrían resultar afectadas por circunstancias extraordinarias que perturben el nivel de las actividades de la aviación en dicho año. La utilización de un promedio de emisiones sobre un período de 2 ó 3 años permitiría que se nivele toda posible fluctuación imprevista.
4. Distribución de las obligaciones – esto debería ser determinado por los Estados en la presente Asamblea teniendo debidamente en cuenta una ponderación apropiada entre un componente sectorial y un componente individual, reconociendo que la ponderación podría cambiar durante la duración del plan GMBM. Una parte del conjunto global en que deben convenir los Estados podría incluir también ajustes específicos para líneas aéreas de rápido crecimiento o aquéllas que hayan adoptado medidas de reducción del CO₂ antes de la entrada en vigor de la GMBM en 2020.
5. Para garantizar la claridad y seguridad para los explotadores, debería convenirse en la presente Asamblea en metodologías claras para calcular la distribución de las obligaciones.
6. Fase previa a la implantación – si los Estados deciden que la GMBM debería incluir una fase previa a la implantación (o fase piloto) para un período inicial antes de su plena implantación, convendría concentrarse en adquirir experiencia con procesos normalizados de vigilancia, notificación y verificación sin demorar la fecha prevista de inicio de la GMBM.
7. Redistribución – las emisiones que no estén previstas en el plan, como resultado de implantación por fases o exoneraciones, no deberían redistribuirse a explotadores sujetos al plan.
8. Ninguna medida redundante – la GMBM debería constituir el único mecanismo mundial para abordar las emisiones de CO₂ de la aviación internacional, evitando la necesidad de medidas regionales o nacionales redundantes.
9. Ciclo de notificación y cumplimiento – la vigilancia y notificación de las emisiones debería realizarse anualmente, con un ciclo de cumplimiento de tres años para entregar las compensaciones de las emisiones de carbono, a fin de ofrecer a los explotadores la máxima flexibilidad para adquirir compensaciones de las emisiones de carbono a fin de cumplir sus obligaciones respecto a la compensación.
10. Revisión del plan – la inclusión de una cláusula relativa a la revisión detallada, específica y periódica permitiría que se resuelva todo problema que pueda surgir durante la implantación del plan.
11. Unidades de carbono – Los explotadores de aeronaves deberían tener el acceso más amplio posible a los mercados de carbono y poder utilizar cualesquiera unidades de emisiones de carbono que satisfagan la integridad ambiental y otros criterios de admisibilidad en los que los Estados han de convenir en la OACI. Deberían incluirse,

entre otras cosas, todas las unidades de emisiones actualmente aceptadas o que se aceptarán en virtud de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, incluso a partir de actividades REDD+.

12. Salvaguardia relativa a los costos – los Estados podrían considerar como apropiada una disposición para iniciar una revisión fundamental de la GMBM si se sobrepasan ciertos parámetros relativos a los costos, pero esto no debería interferir directamente con la dinámica natural del mercado de carbono ni influenciar el precio o la disponibilidad de unidades de emisiones.

2.5 Los signatarios de la presente nota de estudio apoyan plenamente los elementos de elaboración recomendados.

3. **CONCLUSIÓN**

3.1 La industria de aviación, unida y mundial, representada por los signatarios de la presente nota de estudio, se compromete a reducir su contribución al cambio climático y, en particular, a estabilizar sus emisiones netas mediante el crecimiento neutro en carbono para el sector a partir de 2020. La adopción, por la Asamblea, de una GMBM única para la aviación internacional constituye un elemento clave para alcanzar dicha meta. Sin embargo, a fin de que se implante la GMBM efectiva y oportunamente, se necesita un acuerdo sobre sus elementos clave en la presente Asamblea.

3.2 Se invita a la Asamblea a adoptar una GMBM única para la aviación internacional, teniendo en cuenta los elementos de elaboración recomendados que figuran en el párrafo 2.4.

— FIN —