



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

UNA GMBM PARA LA AVIACIÓN INTERNACIONAL – CONSIDERACIONES RELATIVAS A MRV, EUC Y REGISTROS

[Nota presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)]

RESUMEN

La IATA aplaude la labor emprendida en la OACI después del 38º período de sesiones de la Asamblea sobre los aspectos técnicos, las repercusiones ambientales y económicas y las modalidades de las posibles opciones para una medida mundial basada en el mercado (MBM). En la presente nota se señala la importancia, para los explotadores de aeronaves, de los principios de simplicidad, integridad y confidencialidad y la necesidad de más amplio trabajo sustancial respecto a diversos elementos clave relacionados con la vigilancia, notificación y verificación (MRV), los criterios de unidades de emisión (EUC) y los registros para permitir la plena implantación de una GMBM para la aviación internacional a partir del 1 de enero de 2020.

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

- a) de la importancia, para los explotadores de aeronaves, de los principios descritos en los párrafos 2.2 y 3.2 de la presente nota y de proseguir con carácter prioritario el trabajo relacionado con MRV, EUC y registros; y
- b) del compromiso de la IATA de asistir a la OACI y a los Estados en materia de creación de capacidad y de prestar asistencia, según corresponda, para implantar la GMBM a partir de 2020.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	La presente nota 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 La IATA aplaude la labor emprendida en la OACI después del 38º período de sesiones de la Asamblea sobre los aspectos técnicos, las repercusiones ambientales y económicas y las modalidades de las posibles opciones para una medida mundial basada en el mercado (MBM).

1.2 La IATA apoya las recomendaciones actuales formuladas por el CAEP sobre la vigilancia, notificación y verificación (MRV) del uso y las emisiones de combustible y sobre los criterios de unidades de emisión (EUC).

1.3 Reconocemos, no obstante, que se necesita más amplio trabajo sustancial respecto a diversos elementos clave relacionados con MRV, EUC y registros para permitir la plena implantación de una GMBM para la aviación internacional a partir de 2020.

2. MRV DEL USO Y LAS EMISIONES DE COMBUSTIBLE PARA UNA GMBM

2.1 Un sistema MRV armonizado es indispensable para implantar una MBM mundial y constituye un elemento clave para asegurar su integridad y el trato equitativo y justo de los explotadores.

2.2 Sin embargo, es importante que los requisitos MRV respeten ciertos principios básicos, en particular:

- a) *Simplicidad y flexibilidad*: a fin de promover la transparencia, mantener bajos los gastos administrativos de los gobiernos y explotadores de aeronaves y facilitar la implantación oportuna, los requisitos MRV deberían mantenerse lo más simples posible y ser flexibles para adaptarse a explotadores grandes o pequeños, asegurando al propio tiempo la integridad de los datos. La notificación del combustible debería ofrecer flexibilidad a los explotadores para que hagan su selección entre una jerarquía metodologías de notificación.
- b) *Transparencia y confidencialidad*: la IATA reconoce que la transparencia y el acceso a los datos y a la información en el marco de la MBM mundial serán necesarios para garantizar el cumplimiento de los requisitos del sistema y un trato equitativo para sus participantes. Sin embargo, debería reconocerse la confidencialidad de los datos sobre combustible y emisiones notificados para fines de cumplimiento; además, la información que se comunica debería limitarse a lo que se necesite para administrar la MBM mundial.
- c) *Combustibles alternativos sostenibles*: los explotadores de aeronaves que adquieran combustibles alternativos deberían poder indicar la reducción de las emisiones de dichos combustibles respecto a sus emisiones y obligaciones de compensación en el marco de la GMBM. Esto constituye un elemento crítico del conjunto de medidas de la OACI sobre cambio climático y la función que la MBM mundial desempeñará dentro de dicho conjunto.

3. EUC PARA UNA MBM MUNDIAL

3.1 La IATA acoge con satisfacción la labor de la OACI sobre criterios recomendados relativos a unidades de emisión que los explotadores de aeronaves deben adquirir. A juicio de la IATA, dichos criterios desempeñan una función fundamental para asegurar la integridad ambiental de la MBM mundial. También aplaude la creación propuesta del Grupo interino de evaluación del programa (IPAG) y

el trabajo en curso del CAEP sobre los correspondientes criterios de admisibilidad para facilitar la adopción, por los explotadores, de medidas tempranas y reforzar la seguridad del mercado para la futura disponibilidad y admisibilidad de unidades de emisiones.

3.2 A juicio de la IATA, los explotadores de aeronaves deberían tener el mayor acceso 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 deben convenir en la OACI. Deberían abarcarse, entre otras cosas, todas las unidades de emisiones aceptadas actualmente o que se aceptarán en virtud de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, incluidas las unidades de emisiones en virtud de programas voluntarios acreditados de compensación del carbono que satisfagan los criterios de admisibilidad. En vista de los beneficios derivados que aportan, además de la reducción de las emisiones de carbono, las actividades relacionadas con la Reducción de las Emisiones debidas a la Deforestación y la Degradación Forestal (REDD+) deberían ser admisibles, a condición, nuevamente, de que satisfagan los criterios de admisibilidad que la OACI establezca. Es importante que las líneas aéreas tengan amplio acceso a créditos suficientes de alta calidad, particularmente en las primeras etapas del plan.

4. **REGISTROS**

4.1 Un registro constituye un elemento fundamental de la estructura institucional que se necesita para el funcionamiento de una MBM mundial. Dado que la elaboración de un sistema de registro suficientemente sólido podría exigir hasta tres años, la IATA desearía destacar la importancia de proseguir sin demora el trabajo relacionado con la estructura del registro.

5. **CONCLUSIONES**

5.1 La IATA apoya plenamente el trabajo en curso en la OACI relacionado con MRV, EUC y registros y está de acuerdo con las recomendaciones finales elaboradas por el CAEP hasta la fecha. No obstante, es importante que dicha labor prosiga con carácter prioritario a fin de asegurar que los SARPS y los textos de orientación conexos estén listos oportunamente de modo que los explotadores y las autoridades administrativas puedan tomar las medidas necesarias para implantar la MBM mundial.

5.2 Por consiguiente, la IATA apoya firmemente la solicitud de que se adopten los SARPS y los textos de orientación conexos para implantar el sistema MRV en el marco de la MBM mundial en junio de 2017² a fin de que EUC permita a los explotadores de aeronaves adquirir unidades apropiadas de emisiones en el marco del plan³; también deben adoptarse políticas y textos de orientación conexos para apoyar el establecimiento de registros en el marco del plan en 2018⁴.

5.3 La IATA apoya también firmemente la propuesta que figura en el párrafo 18 del Apéndice de la nota C-WP/14489 del Consejo y alienta a la Asamblea a decidir que la OACI y los Estados miembros adopten todas las medidas necesarias para proporcionar creación de capacidad y asistencia y establecer alianzas para implantar la MBM mundial a partir de 2020. La IATA se compromete a trabajar con la OACI y los Estados para facilitar el suministro de creación de capacidad y la implantación del plan, además de la asistencia que proporcionará a sus líneas aéreas afiliadas.

² Véase la nota C-WP/14489, Apéndice, párrafo 17 a).

³ Véase la nota C-WP/14489, Apéndice, párrafo 17 c).

⁴ Véase la nota C-WP/14489, Apéndice, párrafo 17 f).

5.4 Se invita a la Asamblea a tomar nota:

- a) de la importancia, para los explotadores de aeronaves, de los principios descritos en los párrafos 2.2 y 3.2 de la presente nota y de proseguir con carácter prioritario el trabajo relacionado con MRV, EUC y registros; y
- b) del compromiso de la IATA de asistir a la OACI y a los Estados en materia de creación de capacidad y de prestar asistencia, según corresponda, para implantar la GMBM a partir de 2020.

— FIN —