



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

POSICIÓN DE INDONESIA CON RESPECTO A LAS MEDIDAS MUNDIALES BASADAS EN EL MERCADO (GMBM) PARA LA AVIACIÓN INTERNACIONAL

(Nota presentada por Indonesia)

RESUMEN

Indonesia apoya el establecimiento de un Plan mundial de medidas basadas en el mercado (GMBM) para la aviación internacional y en esta nota se resume su posición con respecto al *Proyecto de texto de Resolución de la Asamblea sobre un Plan mundial de medidas basadas en el mercado (GMBM)*. Indonesia considera que debe garantizarse que las obligaciones de compensación de las emisiones de un operador en un año dado puedan reducirse mediante la utilización de combustibles alternativos sostenibles a nivel individual (párrafo 5); Indonesia estaría dispuesta a tomar medidas con prontitud y adherirse al Plan en su primera fase de ejecución (2021) si se recibe apoyo técnico de la OACI y/o de otros Estados miembros (párrafo 7). Indonesia apoya una transición dinámica de la distribución de las obligaciones de compensación desde un 100 por ciento sectorial a un enfoque individual (párrafo 9).

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

- tomar nota del compromiso de Indonesia con la labor de la OACI y de su apoyo al establecimiento de un Plan mundial de medidas basadas en el mercado (GMBM) para la aviación internacional;
- tomar nota de la voluntad de Indonesia de aplicar medidas con prontitud y adherirse a la primera fase del plan, al tiempo que solicita asistencia técnica a la OACI y alienta la colaboración con otros Estados;
- garantizar que las obligaciones de compensación de las emisiones de un explotador en un año dado puedan reducirse mediante la utilización de combustibles alternativos sostenibles sobre una base individual y no del sector en su conjunto;
- apoyar una transición dinámica de la distribución de las obligaciones de compensación desde un 100 por ciento sectorial a un enfoque individual;
- apoyar el desarrollo de unidades de emisión vinculadas a la protección de los bosques (como el mecanismo REDD+) y dar preferencia a proyectos localizados en economías en desarrollo y en países menos adelantados.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico E - <i>Protección del medio ambiente</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades a las que se hace referencia en esta nota estarán sujetas a los recursos disponibles en el presupuesto del programa regular de la OACI propuesto para 2017-19 y/o a contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	Grupo de alto nivel sobre el Plan mundial de MBM (HLG-GMBM), -Flimsy No. 2:

	<p><i>Proyecto de texto de Resolución de la Asamblea sobre un Plan mundial de medidas basadas en el mercado (GMBM).</i></p>
--	---

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Dirección General de Aviación Civil de Indonesia (DGCA), Ministerio de Transportes, está comprometida a apoyar la labor y las políticas de la OACI relacionados con la protección del medio ambiente por la aviación, tal como se recoge en su plan de acción estatal para la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero del sector de la aviación, remitido a la OACI en julio de 2013 y actualizado en junio de 2015.

1.2 La implantación de dicho plan de acción incluye, entre otras, medidas fundamentales para la reducción de las emisiones del sector del transporte aéreo de Indonesia, el desarrollo de combustibles alternativos sostenibles y la aplicación de medidas basadas en el mercado.

1.3 Indonesia ha participado activamente en recientes debates de la OACI, bilaterales y multilaterales, sobre el establecimiento de un Plan mundial de medidas basadas en el mercado (GMBM) para la aviación internacional y ha organizado uno de los Diálogos de la Aviación Mundial (GLAD) celebrado en 2016 para facilitar el logro de un acuerdo durante el actual 39º Periodo de sesiones.

1.4 Mediante esta nota, Indonesia desea compartir su postura con relación al *Proyecto de texto de Resolución de la Asamblea sobre un Plan mundial de medidas basadas en el mercado* presentado por el Consejo en algunos de los asuntos clave del debate, incluido el tratamiento de los combustibles alternativos (párrafo 5); la ejecución en fases (párrafo 7); la distribución de las compensaciones (párrafo 9) y la ejecución (párrafo 17).

2. TRATAMIENTO DE LOS COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS (PÁRRAFO 5)

2.1 Indonesia ha incluido la aviación en su política sobre bioenergía y en sus objetivos relativos al transporte con el fin de promover la introducción y suministro en sus aeropuertos de combustibles alternativos sostenibles para la aviación.

2.2 Si el Plan GMBM no establece un mecanismo que garantice que los beneficios de las emisiones netas por la utilización de combustibles alternativos repercutan en los explotadores individuales que por lo general asumen un costo superior por dichos combustibles, se podrían desalentar e incluso revertir las políticas nacionales y los esfuerzos de la industria por la inexistencia de efectos positivos para las partes interesadas nacionales.

2.3 Por tanto, la Resolución de la Asamblea debe garantizar que las obligaciones de compensación de las emisiones de un explotador en un año dado puedan reducirse mediante la utilización de combustibles alternativos sostenibles a nivel individual en lugar de aplicar una distribución de dichos beneficios en base a un enfoque sectorial.

3. EJECUCIÓN EN FASES (PÁRRAFO 7)

3.1 Indonesia apoya una participación en el plan en dos fases: desde 2021 y 2026.

3.2 La utilización de métricas específicas tales como la tonelada-kilómetro de pago (RTK) para determinar la participación en el plan ofrece precisión y claridad, pero debido a las posibles

dificultades para alcanzar un acuerdo sobre métricas apropiadas que garanticen un nivel suficiente de cobertura y de integridad ambiental, Indonesia podría apoyar la aplicación de un enfoque más pragmático basado en la inclusión opcional (voluntaria) en la primera fase; todos los Estados que no se adhieran al plan en la primera fase deberían hacerlo en la segunda fase.

3.3 Los Estados pueden decidir su participación opcional en la primera fase en función de su disponibilidad y capacidad de participación, así como de factores tales como el nivel de actividad de su aviación. Indonesia considera que las economías desarrolladas deben considerarse, en todo caso, capacitadas para adherirse al plan en su primera fase de ejecución

3.4 Aunque según la propuesta inicial del Consejo Indonesia podría unirse al Plan GMBM en la segunda fase, este país desea demostrar su compromiso con la OACI, con los Estados miembros y con el esfuerzo a escala mundial para luchar contra el cambio climático comprometiéndose voluntariamente a tomar medidas con prontitud y adhiriéndose al plan en su primera fase de ejecución (desde 2021), como gesto de buena voluntad y de su espíritu de cooperación.

3.5 También desea alentar a otras economías en desarrollo a adherirse al Plan en su primera fase de ejecución, si tienen capacidad para ello, e invita a la OACI, economías desarrolladas, instituciones financieras internacionales y otras partes interesadas a proporcionar asistencia técnica y creación de capacidad en apoyo de una ejecución efectiva.

3.6 Indonesia también apoya la exención aplicable a algunos Estados, tal como se contempla en el proyecto de resolución actualmente disponible.

4. DISTRIBUCIÓN DE LAS COMPENSACIONES (PÁRRAFO 9)

4.1 Indonesia considera que, en relación con la distribución de los requisitos de compensación, tanto el enfoque sectorial como el individual ofrecen ventajas e inconvenientes a la industria y, por tanto, apoya la adopción de un proceso dinámico que pase de un enfoque inicial de carácter sectorial a un enfoque de tasas individuales a lo largo de la ejecución del plan.

4.2 Si se logra el consenso sobre ese enfoque, el proceso deberá ser definido y acordado. A tal fin, Indonesia manifiesta su deseo de participar en cualquier debate para la formulación de dicho plan.

5. EJECUCIÓN (PÁRRAFO 17)

5.1 Indonesia se compromete a realizar un esfuerzo especial antes de 2021 de preparación para la implantación de los sistemas piloto y de vigilancia, notificación y verificación (MRV) del Plan GMBM a fin de colaborar con la OACI y otros Estados miembros en la identificación de retos y compartir las lecciones aprendidas para que sean de utilidad en la ejecución posterior de otros países.

5.2 Asimismo, acoge con satisfacción el establecimiento de alianzas con otros Estados miembros para la realización del sistema de vigilancia, notificación y verificación, y ofrece su apoyo en aras de la cooperación, especialmente a escala regional.

5.3 En relación con las unidades de emisión a utilizar en el sistema, si bien Indonesia manifiesta su acuerdo con que los explotadores tengan libertad para elegir libremente las compensaciones

que les resulten económicamente más ventajosas, siempre que conlleven el cumplimiento de los requisitos de calidad acordados, también propone que la Asamblea apoye la creación de unidades vinculadas con los programas de protección de bosques (como el REDD+) y que se de preferencia a proyectos localizados en economías en desarrollo y en países menos adelantados.

Indonesia también apoya que las unidades de las emisiones del Plan GMBM sean consistentes con la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC).

6. CONCLUSIÓN

6.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota del compromiso de Indonesia con los trabajos de la OACI y de su apoyo al establecimiento de un Plan mundial de medidas basadas en el mercado (GMBM) para la aviación internacional;
- b) tomar nota de la voluntad de Indonesia de aplicar medidas con prontitud y adherirse a la primera fase del plan, al tiempo que solicita asistencia técnica a la OACI y alienta la colaboración con otros Estados;
- c) garantizar que las obligaciones de compensación de las emisiones de un explotador en un año dado puedan reducirse mediante la utilización de combustibles alternativos sostenibles sobre una base individual y no del sector en su conjunto;
- d) apoyar una transición dinámica de la distribución de las obligaciones de compensación, desde un 100 por ciento sectorial a un enfoque individual;
- e) apoyar el desarrollo de unidades de emisión vinculadas a la protección de los bosques (como el mecanismo REDD+) y dar preferencia a proyectos localizados en economías en desarrollo y en países menos adelantados.