

**NOTA DE ESTUDIO****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****POSTURA DE MALASIA SOBRE LAS MEDIDAS BASADAS EN EL MERCADO DE ALCANCE MUNDIAL PARA LA AVIACIÓN INTERNACIONAL**

(Nota presentada por Malasia)

**RESUMEN**

Malasia toma nota y apoya el establecimiento de medidas basadas en el mercado (GMBM) de alcance mundial en la forma de plan mundial de compensaciones para la aviación internacional con el objetivo de reducir el efecto de las emisiones de carbono del sector de la aviación internacional. Malasia considera que es una iniciativa de la OACI fundamental para garantizar que el sector de la aviación continúe operando de manera respetuosa con el medio ambiente y que complementa los avances en relación con el rendimiento del combustible, la gestión del tránsito aéreo y el desarrollo de combustibles alternativos sostenibles.

En relación con el *Proyecto de texto de Resolución de la Asamblea sobre un Plan mundial de medidas basadas en el mercado (GMBM)*, Malasia apoya la aplicación en fases del GMBM basada en el consenso de los Estados miembros. Malasia también apoya el enfoque sectorial para la distribución de las obligaciones de compensación.

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

- tomar nota del compromiso de Malasia con la labor de la OACI para atenuar el efecto de las emisiones de carbono de la aviación internacional mediante el establecimiento de un Plan mundial de medidas basadas en el mercado (GMBM) para la aviación internacional;
- tomar nota de que Malasia tomará todas las medidas necesarias a fin de estar preparada para la aplicación del GMBM y al tiempo solicitar asistencia técnica de la OACI y alentar la cooperación con otros Estados miembros;
- tomar nota de la propuesta de Malasia para que la aplicación del GMBM se base en el consenso de todos los Estados miembros de la OACI;
- defender los principios de responsabilidad común pero diferenciada (CBDR) y de circunstancias especiales y capacidades respectivas (SCRC) para garantizar que el GMBM sea íntegramente aplicado de una manera justa y equitativa; y
- apoyar un enfoque sectorial, que ofrece una distribución justa y equitativa de las obligaciones de compensación basada en el crecimiento de las emisiones del sector.

<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>	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: <i>Proyecto de texto de Resolución de la Asamblea sobre un Plan mundial de medidas basadas en el mercado (GMBM)</i> y reunión del grupo oficioso Amigos del Presidente.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 La aviación es un factor clave para las empresas y el comercio en Malasia. La cada vez más industrializada economía del país, orientada a la exportación y dependiente del turismo, ha impulsado un crecimiento y desarrollo acelerado de la industria de la aviación en Malasia. La aviación ha facilitado el comercio, ampliado los mercados de la exportación y aumentado el turismo.

1.2 Sin embargo, Malasia reconoce que hoy en día el cambio climático es un desafío común al que se enfrenta toda la humanidad, una cuestión global que exige la colaboración de la comunidad de la aviación civil internacional. La aviación civil internacional supone aproximadamente el 1,2 por ciento de las emisiones mundiales de CO<sub>2</sub> y es previsible que esta cuota aumente con el desarrollo del sector. Por tanto, atenuar las repercusiones del cambio climático es una responsabilidad que deben asumir todos los sectores de la sociedad y la industria.

1.3 La Autoridad de Aviación Civil de Malasia y el Ministerio de Transportes de Malasia están comprometidos en el apoyo a la labor y las políticas de la OACI sobre protección medioambiental, tal como recoge el 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 2016. La ejecución de dicho plan de acción estatal incluye, entre otras, medidas fundamentales para la reducción de las emisiones del sector del transporte aéreo de Malasia y la aplicación del Plan mundial de medidas basadas en el mercado (GMBM).

1.4 Malasia ha participado activamente en recientes debates bilaterales y multilaterales de la OACI sobre el establecimiento de un Plan mundial de medidas basadas en el mercado (GMBM) para la aviación internacional, incluidos los Diálogos de la aviación mundial (GLAD) en 2016 y la reunión del grupo oficioso Amigos del Presidente en agosto de 2016 para poder llegar a un acuerdo durante el 39º periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI. Malasia también recibe con beneplácito los notables avances del Grupo asesor sobre el medio ambiente (EAG) y del Grupo de Alto Nivel, tal como dispuso el Consejo de la OACI, y expresa su agradecimiento al Presidente del Consejo de la OACI por su liderazgo dirigido a alcanzar un resultado positivo en el 39º periodo de sesiones de la Asamblea.

1.5 Malasia desea compartir mediante esta nota de estudio su postura en relación con el Proyecto de texto de Resolución de la Asamblea sobre un Plan mundial de medidas basadas en el mercado (GMBM) presentado por el Consejo. Creemos firmemente que la aplicación del GMBM debería basarse en el consenso de los Estados miembros de la OACI porque las decisiones tomadas colectivamente tienden a ser más efectivas y conducir a mejores resultados. Existen algunas cuestiones fundamentales pendientes de reuniones anteriores que Malasia desea destacar y que incluyen: diferenciación de responsabilidades, distribución de las obligaciones de compensación; vigilancia, notificación y verificación; y creación de capacidad y asistencia.

## 2. DIFFERENCIACIÓN DE RESPONSABILIDADES

2.1 Malasia reconoce que el cambio climático es un desafío global al que deben hacer frente todos los países, en cuyo marco debe abordarse la cuestión de las emisiones de la aviación civil internacional, de conformidad con el principio de responsabilidad común pero diferenciada y capacidades respectivas (CBDR-RC). Los Estados miembros han expresado distintos puntos de vista y preocupaciones en relación con el desarrollo de un plan GMBM para la aviación internacional, por ejemplo, sobre cuestiones relativas a CBDR, simplicidad administrativa, transparencia e integridad ambiental.

2.2 Malasia cree que la adhesión al principio de justicia e igualdad de oportunidades debería garantizar la simplicidad administrativa y minimizar las distorsiones del mercado. Dicho principio constituye un puente y ofrece una solución para abordar las preocupaciones de los Estados miembros, algo que hasta ahora se había percibido como una fuente de división. Por tanto, Malasia reconoce que el GMBM debería tener en cuenta las especiales circunstancias y las respectivas capacidades de los Estados (SCRC), en particular de los países en desarrollo. La creación de un mecanismo adecuado para gestionar esta cuestión transversal beneficiaría a todos los Estados miembros

### **3. DISTRIBUCIÓN DE LAS OBLIGACIONES DE COMPENSACIÓN**

3.1 En el transcurso de la labor anterior del Grupo asesor sobre el medio ambiente (EAG) y en la reunión de alto nivel se ha examinado exhaustivamente la distribución de los requisitos de compensación, incluida la consideración de los enfoques sectorial, individual y dinámico. Es necesaria una distribución equilibrada de las obligaciones de compensación que evite distorsiones del mercado y no suponga una discriminación que perjudique a líneas aéreas en crecimiento, especialmente de los países en desarrollo.

3.2 Malasia considera que el enfoque sectorial de distribución de compensaciones es el mecanismo más justo al estar basado en el crecimiento de las emisiones del sector. Es un método simple y más equitativo que, además, evita complejos ajustes, por ejemplo, aplicables a innovadores o a quienes tengan un rápido crecimiento. Está diseñado de forma que los explotadores que gocen de un elevado crecimiento en países en desarrollo no se vean perjudicados en beneficio de líneas aéreas de bajo crecimiento de mercados de aviación más maduros. Las obligaciones de cada explotador serían proporcionales al volumen de sus emisiones ya que con el enfoque 100 por cien sectorial a cada uno se le exige compensar el mismo porcentaje de sus emisiones en un año cualquiera.

### **4. PROCESO DE VIGILANCIA, NOTIFICACIÓN Y VERIFICACIÓN (MRV)**

4.1 Para la aplicación del GMBM es crucial la preparación de Malasia y de otros países antes de 2021 en los procesos asociados a los sistemas de vigilancia, notificación y verificación (MRV). Los Estados deberán aprender unos de otros y requerir el apoyo y asistencia de la OACI para la aplicación del GMBM, incluida la organización de seminarios, la instrucción y la prestación de apoyo financiero cuando sea necesario.

### **5. CREACIÓN DE CAPACIDAD Y ASOCIACIONES**

5.1 Malasia confía en que a OACI y los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para la creación de capacidad y el establecimiento de asociaciones a fin de garantizar la simplicidad administrativa, la transparencia y la integridad ambiental en la aplicación del GMBM.

### **6. CONCLUSIONES**

6.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota del compromiso de Malasia con la labor de la OACI y su apoyo al establecimiento de un Plan mundial de medidas basadas en el mercado (GMBM) para la aviación internacional;

- b) tomar nota que Malasia tomará todas las medidas necesarias a fin de estar preparada para la aplicación del GMBM y al tiempo solicitar asistencia técnica de la OACI y alentar la cooperación con otros Estados miembros;
- c) tomar nota de la propuesta de Malasia para que la aplicación del GMBM se base en el consenso de todos los Estados miembros de la OACI;
- d) defender los principios de responsabilidad común pero diferenciada (CBDR) y de circunstancias especiales y capacidades respectivas (SCRC) para garantizar que el GMBM sea íntegramente aplicado de una manera justa y equitativa;
- e) apoyar un enfoque sectorial, que ofrece una distribución justa y equitativa de las obligaciones de compensación basada en el crecimiento de las emisiones del sector.

— FIN —