



## 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****EL MECANISMO PARA UN DESARROLLO LIMPIO (MDL) PARA LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL COMO ALTERNATIVA FRENTE AL PLAN DE COMPENSACIÓN Y REDUCCIÓN DE CARBONO PARA LA AVIACIÓN INTERNACIONAL (CORSIA)**

(Nota presentada por la Federación de Rusia)

**RESUMEN**

No cabe duda de que las actividades de la OACI relativas a tratar el cambio climático siempre se han dirigido claramente a reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación civil internacional. No obstante, “*la meta a la que se aspira a nivel mundial de mantener sin variación el nivel de emisiones mundiales de carbono netas de la aviación internacional a partir de 2020*” (CNG2020) y, resultante de su carácter no realista, la necesidad de implantar el “*Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional*” (CORSIA) incluso ya en la fase previa a la implantación, conducirán a un aumento absoluto de las emisiones mundiales de CO<sub>2</sub> y, más importante aún, a una reducción en el nivel general de seguridad operacional de los vuelos a nivel mundial.

Los aspectos negativos de la implantación del CORSIA también comprenden considerables riesgos de distorsión de las relaciones de mercado en la esfera del transporte aéreo, considerable costos generales – tanto dentro de los Estados como en el marco del presupuesto regular de la OACI – que no se relacionan directamente con las actividades de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> e importantes riesgos de que las líneas aéreas de los países en desarrollo entren en bancarrota a corto plazo.

En esta nota de estudio se proporciona un análisis general de los aspectos negativos relacionados con la implantación del CORSIA y se ofrece un enfoque alternativa para encarar retos ambientales sobre la base del denominado Mecanismo para un desarrollo limpio (MDL) para la aviación civil internacional (MDL-A) como base para implantar un Plan mundial de medidas de mercado (GMBM), que podría satisfacer plenamente los objetivos 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*”).

**Decisión de la Asamblea:** La decisión de la Asamblea se presenta en el párrafo 7 de esta nota de estudio.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos D – <i>Desarrollo económico del transporte aéreo</i> y E – <i>Protección del medio ambiente</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	Reducción de los gastos presupuestarios de la OACI relativos a la ejecución del Plan mundial de medidas de mercado, así como movilización de fondos adicionales para la

	implantación de programas ambientales de la OACI y suministro de asistencia técnica focalizada para los Estados en desarrollo.
<i>Referencias:</i>	C-WP/14489 – “ <i>Proyecto de nota de estudio de la Asamblea – Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Plan mundial de medidas de mercado (MBM)</i> ”; Doc 10022 – “ <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> ” (al 4 de octubre de 2013) EAG/11-WP/3 “ <i>El Mecanismo para un desarrollo limpio para la aviación civil internacional</i> ” HLM-GMBM-WP/9 – “ <i>El Acuerdo de París sobre el clima como base para alcanzar consenso sobre el proyecto de futuro Plan mundial de medidas de mercado</i> ”.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 Recientes tendencias en el mercado de la aviación internacional indican un cambio del “centro de gravedad” hacia los países en desarrollo, los cuales a lo largo de los últimos decenios han registrado un rápido crecimiento de los volúmenes de tráfico aéreo transportado por líneas aéreas del interior. En algunos casos, el índice de crecimiento anual del volumen de tráfico para esos países alcanza el 20%, mientras que el índice de crecimiento promedio para los “líderes tradicionales” del mercado de la aviación internacional no supera el 3%. Por otra parte, la tasa de rendimiento (rentabilidad) para las líneas aéreas africanas es 11 veces menor que la tasa de rendimiento de las líneas aéreas del continente norteamericano. Es obvio que incluso una carga financiera adicional menor limitará la oportunidad de continuar el avance de la mayoría de las líneas aéreas de los países en desarrollo y, en consecuencia, conducirá a su exclusión del mercado del transporte aéreo internacional, lo que a su vez aumentará considerablemente su riesgo de bancarrota.

## 2. CRÉDITOS DE EMISIÓN

2.1 La implantación de medidas mundiales de mercado (GMBM) sobre la base del CORSIA sugiere que las líneas aéreas deberán adquirir créditos o permisos de emisiones en los mercados de “carbono” abiertos. Cabe señalar que dentro del enfoque sistémico tradicional de la OACI para tratar el desarrollo del sistema mundial de transporte aéreo, el enfoque propuesto relacionado con la implantación de GMBM sugiere que la carga económica adicional se impondrá solamente a las líneas aéreas.

2.2 En realidad, los créditos de emisión consisten en un mecanismo para la rápida recuperación de las inversiones dentro de proyectos eficientes respecto del medio ambiente ya completados implantados en otros sectores industriales. Entonces, la compra de tales créditos de emisiones por los explotadores de transporte aéreo, en la mayoría de los casos, solo mejorará la rentabilidad de las grandes compañías multinacionales que han ejecutado dichos proyectos y no contribuirán en modo alguno a la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> del sector de la aviación civil internacional.

2.3 Con arreglo a algunas estimaciones, dentro de los primeros 15 años solamente después de la implantación de GMBM basadas en el CORSIA en 2020 y la participación de la aviación civil internacional en la financiación del “Fondo verde para el clima” de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), la pérdida global para la industria llegará a unos 200 000 millones \$USD, que inevitablemente tendrán un impacto negativo sobre la marcha del desarrollo tecnológico del sector aeronáutico, principalmente en los países en desarrollo. La Asamblea

de la OACI, seguida luego por el Consejo de la OACI, ya ha expresado su preocupación respecto del uso de la aviación civil internacional como una de las posibles fuentes de movilización de ingresos para financiar actividades de otros sectores relacionadas con el clima, lo que se refleja en el décimo párrafo del preámbulo de la “Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Plan mundial de medidas de mercado (MBM)”. No obstante, la implantación de GMBM basada en el CORSIA realmente significa que el sector de la aviación internacional será una de las fuentes para refinanciar los proyectos sobre el medio ambiente ya ejecutados en otros sectores industriales.

### **3. EL CORSIA COMO FACTOR QUE REDUCE EL NIVEL MUNDIAL DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LOS VUELOS Y AUMENTA LAS EMISIONES DE CO<sub>2</sub> DE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**

3.1 Los egresos financieros de la industria de la aviación que aumentan exponencialmente con el tiempo reducirán considerablemente la posibilidad del sector para continuar el desarrollo tecnológico, incluyendo la renovación de flotas de aeronaves, la implantación de nuevos procedimientos basados en la performance de las aeronaves y otros programas dirigidos a mejorar el nivel de seguridad y eficiencia operacionales del sistema mundial de transporte aéreo en su totalidad.

3.2 Resulta obvio que la posibilidad de reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> se relaciona directamente con el desarrollo tecnológico del sector de la aviación civil internacional. Es importante señalar que el carácter global del transporte aéreo predetermina el impacto negativo de la brecha tecnológica en algunas regiones del mundo como posibilidad de implantar mejoras tecnológicas en todo el sistema de transporte aéreo internacional.

3.3 Con la creciente demanda mundial de transporte aéreo, los explotadores que carecen de capacidad financiera para continuar el desarrollo tecnológico deberán prolongar la explotación de aeronaves más antiguas y menos eficientes en cuanto al consumo de combustible lo cual, a su vez, será un factor del aumento de las emisiones de CO<sub>2</sub> dentro del sector y también afectará negativamente la implantación de nuevos procedimientos basados en la performance de las aeronaves. Esto, a su vez, tendrá un impacto negativo sobre la producción de nuevas generaciones de aeronaves en relación con la reducción del número total de pedidos u órdenes lo cual también afectará los cronogramas de desarrollo de aeronaves nuevas, más eficientes y de generación más segura.

3.4 Las consideraciones mencionadas sugieren que el CORSIA tendrá un impacto extremadamente negativo sobre la posibilidad de una reducción real de emisiones de CO<sub>2</sub> de navegación civil internacional y sobre el nivel general de seguridad operacional de los vuelos en el mundo. Además, la reinversión de volúmenes considerable de fondos para proyectos ya ejecutados en otros sectores industriales no afectará la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> a nivel mundial, sino que más bien solo aumentará la rentabilidad de las compañías multinacionales.

### **4. PÉRDIDAS FINANCIERAS PARA LAS LÍNEAS AÉREAS DE PAÍSES NO INCLUIDOS EN EL CORSIA EN LA PRIMERA FASE DE LA IMPLANTACIÓN DEL GMBM**

4.1 La noción de que los países no incluidos en el CORSIA en la primera fase de la implantación del GMBM podrán obtener un “respiro financiero” a lo largo de los próximos cinco años (similar al principio “de minimis”) no se corresponde con la realidad. Esto se debe al hecho de que, para 2017, todos los países sin excepciones deberán comenzar a elaborar registros de emisiones para explotadores de transporte aéreo a nivel nacional o regional. Esto exigirá no solamente la introducción de cambios apropiados en la legislación nacional, sino también la introducción de la infraestructura

necesaria para el funcionamiento de los registros de emisiones, la instrucción y remuneración del personal involucrado en esta actividad. Además, todos estos gastos generales no tendrán relación directa con los proyectos de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>.

4.2 El denominado “enfoque basado en las rutas” propuesto en el párrafo 8 de la cláusula resolutive del mencionado proyecto de resolución de la Asamblea obliga a todos los explotadores, sin excepción, a adquirir créditos de emisiones cuando los vuelos se explotan en rutas entre Estados incluidos en el CORSIA en la primera fase de la implantación, independientemente de su país de matrícula. Considerando el hecho de que actualmente en el mercado de transporte aéreo internacional hay más de 50 000 rutas por pares de ciudades en uso activo, resulta obvio que dicho “enfoque basado en las rutas” complica considerablemente los procedimientos de vigilancia y verificación de las emisiones para cada línea aérea y, por consiguiente, aumenta el nivel de gastos generales burocráticos. Análogamente, las líneas aéreas de los países en desarrollo que no pueden pagar para adquirir créditos de emisiones se verán obligadas a modificar sus redes de rutas, lo cual sería el comienzo de su “expulsión” del mercado de transporte aéreo internacional.

4.3 Es importante señalar que la falta de incentivos económicos para el desarrollo de las líneas aéreas, que por una u otra razón no incurran en pérdidas significativas en la primera fase de implantación, también constituirá un factor que frene su desarrollo tecnológico y, por consiguiente, reduzca su competitividad en el mercado del transporte aéreo internacional lo que, en el futuro, conducirá inevitablemente a la pérdida de su participación en el mercado, junto con todas las consecuencias resultantes.

## **5. CONCLUSIONES GENERALES RESPECTO DE LA IMPLANTACIÓN DE GMBM BASADAS EN EL CORSIA**

5.1 Por las razones mencionadas anteriormente, pueden formularse las siguientes cuatro conclusiones perfectamente obvias relativas a la implantación de GMBM basadas en el CORSIA:

- a) contradice el objetivo estratégico de la OACI sobre “protección del medio ambiente” y las actividades de los Estados miembros de la OACI dirigidas a reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> del sector de la aviación civil internacional;
- b) tendrá un impacto extremadamente negativo sobre la ejecución del Objetivo estratégico principal de la OACI – “Seguridad operacional”, así como sobre el Objetivo estratégico “Desarrollo económico del transporte aéreo”;
- c) constituirá un mecanismo para utilizar la aviación civil internacional como una de las posibles fuentes para movilizar fondos a efecto de financiar actividades de otros sectores industriales relativas al clima;
- d) llevará a una grave distorsión en las relaciones del mercado resultante de la supresión de líneas aéreas de rápido crecimiento en países en desarrollo y países con economías en transición, mediante la promoción de la competencia desleal, lo que obviamente contradice el espíritu y la letra del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, así como los objetivos de desarrollo sostenible de las Naciones Unidas.

5.2 Las conclusiones anteriores arrojan dudas sobre la posibilidad de implantación mundial de GMBM basadas en el CORSIA debido al hecho de que varios Estados miembros de la OACI preferirían expresar reservas respecto de ciertas partes o de la totalidad de la resolución propuesta.

Debido a la ausencia de algún tipo de “mecanismo de cumplimiento” en las disposiciones del Convenio de Chicago, este escenario parece muy probable y altamente inconveniente. La falta de acuerdo entre los Estados miembros respecto tan importante asunto conducirá inevitablemente atenciones en las relaciones económicas entre los Estados en el mercado del transporte aéreo. Además, los Estados individualmente o sus alianzas regionales tratarán de proteger los intereses de los explotadores nacionales de transporte aéreo mediante la implantación de diversos planes de “impuestos ambientales” relacionados con la aviación civil internacional, como ya se ha observado a través del Régimen de comercio de derechos de emisión de la Unión Europea (EU ETS).

## **6. EL MECANISMO PARA UN DESARROLLO LIMPIO PARA LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL COMO ALTERNATIVA RAZONABLE FRENTE A LA IMPLANTACIÓN DE GMBM BASADAS EN EL CORSIA**

6.1 Resulta obvio que la superación de los retos mundiales como el cambio climático solo será posible mediante los esfuerzos consolidados de toda la comunidad internacional. También se requiere que la aviación civil internacional contribuya a la reducción de emisiones CO<sub>2</sub> a nivel mundial y a encarar otros desafíos ambientales.

6.2 Durante la 11ª Reunión del Grupo asesor sobre el medio ambiente (EAG) del Consejo de la OACI (26 a 27 de mayo de 2015), se presentó la nota de estudio EAG/11-WP/3 en nombre de las Delegaciones de India, China y Rusia, en la que se esbozaban en forma conceptual los principios del “Mecanismo para un desarrollo limpio para la aviación civil internacional” (MDL-A), considerado como alternativa razonable frente a la implantación de GMBM basadas en el CORSIA.

6.3 La intención de la propuesta fue establecer un mecanismo para movilizar los recursos disponibles a la aviación civil internacional a efectos de financiar proyectos aeronáuticos eficientes respecto al medio ambiente en los Estados en desarrollo. Como fuente de financiamiento, se propuso una tasa ambiental que se impondría a los Estados en una suma calculada como tasa fija por tonelada de combustible de aviación utilizada para vuelos internacionales. La responsabilidad de establecer dicha tasa fija correspondería a la Asamblea de la OACI. Es importante señalar que, al igual que en el acuerdo de París, el MDL-A tiene en cuenta el principio de participación voluntaria de los Estados en el entendido de que la prestación de asistencia a los países en desarrollo es una condición para su participación en el programa MDL-A al igual que la disponibilidad de sus planes nacionales de reducción de emisiones.

6.4 Las afirmaciones en el sentido de que la mencionada tasa ambiental sería otra forma de impuesto sobre la aviación civil son absolutamente incorrectas. A diferencia de los impuestos, la tasa mencionada puede depositarse en una cuenta especial en una institución financiera, seleccionada por el Estado, para su subsiguiente transferencia anual a un Fondo internacional para el medio ambiente (IEF) de la OACI.

6.5 Es importante señalar que, a diferencia del Plan GMBM basado en el CORSIA, el MDL-A establece una correlación directa entre la cuantía de las tasas ambientales introducidas por los Estados y las medidas reales dirigidas a reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> en el sector. En los términos del comercio de derechos de emisión, esta relación directa entre el costo de las “unidades de emisión” y el resultado de reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> está ausente por definición.

6.6 La implantación de MDL-A no exigirá el establecimiento de ninguna superestructura burocrática costosa. La única decisión que podría adoptar la Asamblea de la OACI es exhortar a los Estados miembros a que proporcionen a la Organización, con carácter periódico, datos estadísticos

estándar, incluyendo el Formulario estadístico M “Consumo de combustible y tráfico – Servicios internacionales y totales, transportistas aéreos comerciales<sup>1</sup>”

6.7 Para controlar la integridad de los datos proporcionados, pueden utilizarse datos estadísticos similares generados por los principales socios de la OACI, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI). Por estas razones, cabe llegar a la conclusión de que el MDL-A satisface los requisitos de facilidad de administración y rentabilidad o eficacia en cuanto a los costos. Además, los gastos generales para el funcionamiento del MDL-A serán casi nulos.

6.8 En el Plan GMBM propuesto, se incluye una “cláusula de salvaguardia”, que hace posible examinar los criterios operacionales de GMBM en caso de que ocurran cambios desfavorables en la relación “oferta – precio” en los mercados de carbono que provoquen una carga financiera excesiva para la industria. En caso de ocurrir esto, los países en desarrollo más débiles estarían entre los primeros afectados. También resulta claro que el retiro del Plan GMBM o su revisión para la industria serán acompañados por otros muy doloroso y devastador aumento de la distorsión de las relaciones de mercado.

6.9 A diferencia del Plan GMBM, el MDL-A se caracteriza por su completa previsibilidad y transparencia. No obstante, no puede afectar en modo alguno el equilibrio existente en las relaciones económicas dentro del mercado mundial de transporte aéreo. También se consideran plenamente los siguientes principios de no discriminación: el de “responsabilidades comunes pero diferenciadas” (CBDR) y el de “circunstancias especiales y capacidades respectivas de los países en desarrollo” (SCRDCD).

6.10 Se prevé que la tasa ambiental, incluida en el precio del combustible de aviación dentro de cada aeropuerto internacional de los Estados que participan en el MDL-A, será igual para todos los explotadores, independientemente de la nacionalidad a la que pertenecen. El principio de participación voluntaria, combinado con la asistencia de la comunidad aeronáutica a los países en desarrollo que han expresado su voluntad política proporcionando a la OACI sus planes nacionales de reducción de emisiones, se ajusta plenamente al principio CBDR. Al mismo tiempo, las mejoras en la infraestructura de estos países tendrán obviamente un impacto positivo sobre el nivel mundial de seguridad de vuelo, lo cual también contribuirá al desarrollo sostenible de la aviación civil en todos los Estados miembros de la OACI sin excepciones.

6.11 Se espera que la cuantía de la tasa ambiental sea aprobada por la Asamblea de la OACI con carácter trienal, teniendo en cuenta el alcance proyectado de la financiación requerida para los proyectos ambientales en la aviación, aprobado por el Consejo de la OACI y adoptado por la Asamblea de la Organización. Por ejemplo, si en 2020, el precio de una tonelada de combustible de aviación incluyera una tasa ambiental de 1\$USD, el volumen del presupuesto del Programa de la OACI para el medio ambiente alcanzaría aproximadamente 300 millones \$USD, aumentando en casi tres veces el volumen del Presupuesto anual del Programa regular de la OACI. La Dirección de cooperación técnica de la OACI ejecutaría los proyectos sobre el medio ambiente en los Estados a través del Programa de asistencia técnica de la Organización, dando significado real a la consigna de la OACI “Ningún país se queda atrás” (NCLB), en pleno cumplimiento de los objetivos de desarrollo sostenible de las Naciones Unidas.

---

<sup>1</sup> <http://www.icao.int/sustainability/pages/eap-sta-excel.aspx>

6.12 El MDL-A también tiene plenamente en cuenta las actividades de las líneas aéreas que ya han invertido en mejorar el rendimiento de combustible de su flota de aeronave, así como otras medidas anteriores adoptadas por las líneas aéreas (antes de la introducción del MDL-A), incluyendo las aplicadas a sus administraciones aeronáuticas dirigidas a reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>. Por otra parte, el principio de un nivel básico de emisiones para 2020 establecido en el proyecto GMBM basado en CORSIA propuesto alentarán a las líneas aéreas a maximizar completamente sus emisiones hasta el 2020 a efectos de aliviar la carga impositiva de GMBM durante algún tiempo después de esa fecha. Es importante señalar que el enfoque en dos fases propuesto para la implantación de GMBM excluye en sí mismo la posibilidad de alcanzar la meta aspiracional mundial de “neutralidad en carbono” después de 2020 (CNG2020), dado que, como se ha sugerido *“las emisiones no incluidas en el plan como resultado de la implantación progresiva y las exenciones no se asignan como requisitos de compensación a ningún explotador de aeronaves incluido en el plan”* (párrafo 12 de la Cláusula resolutive del proyecto de resolución de la Asamblea, Apéndice, A39-WP/xx).

6.13 La idea de establecer fondos internacionales bajo los auspicios de la OACI no es nueva. En 1998, el 32º período de sesiones de la Asamblea de la OACI trató el asunto de establecer un “Fondo monetario internacional de la OACI” para fines de financiar la implantación de componentes CNS/ATM y otros proyectos relacionados con la seguridad operacional a nivel mundial. No obstante, a diferencia del GMBM, la necesidad de implantar dicha iniciativa en aquel entonces no fue dictada por los retos mundiales que afectan la seguridad y el desarrollo sostenible de todos los países, sin excepción.

## 7. CONCLUSIÓN

7.1 Se invita a la Asamblea a que considere el proyecto de resolución de la Asamblea alternativo que figura en el Apéndice, “Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Plan mundial de medidas de mercado (MBM)” que establece la implantación de GMBM basadas en el “Mecanismo para un desarrollo limpio para la aviación civil internacional”.

---



## APÉNDICE

### **Resolución A39-XX: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Plan mundial de medidas de mercado (MBM)**

*I Considerando* que la Asamblea en su Resolución A38-18, decidió elaborar un Plan mundial de medidas de mercado (GMBM) para la aviación internacional con miras a tomar una decisión durante el 39º período de sesiones de la Asamblea; *{texto existente en A38-18, párrafo 18}*

*II Recordando* que la Resolución A38-18 de la Asamblea pedía al Consejo que con el apoyo de los Estados miembros finalizara la labor relativa a los aspectos técnicos, los efectos ambientales y económicos y las modalidades de las posibles opciones para un plan GMBM, incluida su viabilidad y factibilidad, teniendo en cuenta la necesidad de desarrollo de la aviación internacional, la propuesta de la industria de la aviación y otros acontecimientos internacionales, según correspondiera, y sin perjuicio de las negociaciones en el marco de la CMNUCC; *{texto existente en A38-18, párrafo 19 a)}*

*III Recordando asimismo* que la Resolución A38-18 de la Asamblea pidió al Consejo que con el apoyo de los Estados miembros precisara las cuestiones y problemas más importantes, incluso para los Estados miembros, y formulara una recomendación sobre un plan mundial de GMBM que les diera adecuada respuesta y abarcara los elementos claves de diseño, incluyendo un medio de tomar en cuenta las circunstancias especiales y las capacidades respectivas, y los mecanismos para implantar el plan a partir de 2020 como parte de una canasta de medidas que también incluya tecnologías, mejoras operacionales y combustibles alternativos sostenibles para alcanzar las aspiraciones mundiales de la OACI; *{texto existente en A38-18, párrafo 19 c)}*

*IV Reconociendo* que la OACI es el foro apropiado para ocuparse de la cuestión de las emisiones de la aviación internacional, y *reconociendo asimismo* la gran cantidad de trabajo organizado por el Consejo, su Grupo asesor sobre el medio ambiente (EAG) y su Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) para elaborar una recomendación sobre un plan GMBM y sus elementos de diseño de mecanismos de implantación, incluidos el análisis de distintos enfoques para la distribución de las obligaciones; *{nuevo texto para reflejar el trabajo realizado desde A38}*

*V Recordando asimismo* que la Resolución A38-18 de la Asamblea pedía al Consejo que con el apoyo de los Estados miembros organizara seminarios teóricos y prácticos sobre un plan mundial de GMBM para la aviación internacional dirigidos a funcionarios y expertos de los Estados miembros y de organizaciones pertinentes; *{texto existente en A38-18, párrafo 19 b)}*

*VI Reconociendo* la celebración en 2015 y 2016 de dos rondas de Diálogos de la aviación mundial (GLAD) convocados para todas las regiones; *{nuevo texto para reflejar el trabajo realizado desde A38}*

*VII Tomando nota* de que la industria de la aviación apoya un plan mundial único de compensación de carbono, en lugar de un mosaico de MBM estatales y regionales, como medida eficaz en función de los costos para complementar un conjunto más amplio de medidas, incluidas las tecnológicas, operacionales e infraestructurales; *{texto existente en el preámbulo de A38-18}*

*VIII Reconociendo* que las MBM no deberían aplicarse por duplicado y que las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional solo deberían contabilizarse una vez; *{Basado en el texto de A38-18, párrafo f) del Anexo}*

*IX Poniendo de relieve* que la decisión del 38º período de sesiones de la Asamblea de elaborar un plan mundial de MBM para la aviación internacional refleja el sólido apoyo de los Estados miembros a una solución mundial para la industria de la aviación internacional, en lugar de un posible mosaico de MBM estatales y regionales; ***{refleja los motivos de la solución mundial en comparación con un mosaico de MBM}***

*X Reafirmando* la preocupación por que se utilice a la aviación internacional como fuente de ingresos para financiar la lucha contra el cambio climático de otros sectores y que las MBM deberían garantizar que el sector de la aviación civil internacional reciba un trato justo en relación con los demás sectores; ***{se basa en el texto de A38-18, párrafo 30 y principio rector h)}***

*XI Recordando* la CMNUCC y el Acuerdo de París y *reconociendo* el principio que allí se consagra de las responsabilidades comunes pero diferenciadas y las respectivas capacidades, a la luz de las diferentes circunstancias nacionales; ***{actualizado para reflejar el Acuerdo de París}***

*XII Reconociendo asimismo* los principios de no discriminación y de equidad e igualdad de oportunidades para el desarrollo de la aviación internacional establecidas en el Convenio de Chicago; ***{texto existente en el preámbulo de A38-18}***

*XIII Acogiendo con beneplácito* la adopción del Acuerdo de París en el marco de la CMNUCC y *reconociendo* que la labor desarrollada en relación con un plan mundial de MBM para la aviación internacional y su puesta en marcha contribuirán a que se alcancen las metas fijadas en el Acuerdo de París; ***{reconocimiento del acuerdo de París}***

*XIV Considerando* que la CMNUCC prevé mecanismos tales como el Mecanismo para un desarrollo limpio (MDL) y un nuevo mecanismo de mercado en virtud del Acuerdo de París para contribuir a la mitigación de las emisiones de GEI en pos de un desarrollo sostenible, que beneficiará en particular a los Estados en desarrollo; ***{nuevo texto que refleja el Acuerdo de París}***

*XV Acogiendo con beneplácito* la cooperación entre la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) y la OACI para el desarrollo de metodologías para la aviación que se basan en el MDL; ***{nuevo texto sobre metodologías de MDL}***

*La Asamblea:*

1. *Resuelve* que la presente resolución, conjuntamente con la Resolución A39-YY: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local* y la Resolución A39-ZZ: *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático*, sustituyen a las Resoluciones A38-17 y A38-18 y constituyen la declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente;

1.bis *Reconoce* los avances logrados en todos los elementos de la canasta de medidas disponibles para hacer frente a las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional, incluidas las tecnologías de aeronaves, las mejoras operacionales, los combustibles alternativos sostenibles y un plan GMBM, así como toda otra medida, y *afirma* la preferencia por la utilización de tecnologías de aeronaves, mejoras operacionales y combustibles alternativos sostenibles que ofrezcan beneficios ambientales en el sector de la aviación; ***{canasta de medidas y preferencia por medidas distintas de las MBM}***

2. *Reconoce asimismo* que, a pesar de estos avances, es posible que los beneficios ambientales que se obtengan con las tecnologías de aeronaves, las mejoras operacionales y los combustibles alternativos sostenibles no se traduzcan en reducciones suficientes de las emisiones de CO<sub>2</sub> frente al crecimiento del tráfico aéreo internacional y que no pueda alcanzarse la meta a la que se aspira a nivel mundial de mantener sin variación el nivel de emisiones mundiales de CO<sub>2</sub> netas de la aviación internacional a partir de 2020; ***{reconocimiento de no poder lograr la meta de CNG 2020}***
3. *Resuelve*, a falta de fundamentos científicos, excluir de ulterior consideración la meta aspiracional mundial de CNG 2020 como incompatible con las posibilidades reales del sector y concentrar los esfuerzos en alcanzar la ambiciosa meta aspiracional mundial de un aumento anual del 2% en el rendimiento del combustible, sin excluir la posibilidad de un aumento más ambicioso de este porcentaje sobre la base de novedades tecnológicas en el sector de la aviación en el futuro previsible;
4. *Pone de relieve* la función de un plan mundial de GMBM como complemento de un conjunto más amplio de medidas dirigidas a alcanzar la meta a la que se aspira a nivel mundial sin imponer una carga económica desproporcionada a la aviación internacional; ***{carácter complementario del GMBM para alcanzar la meta de CNG 2020}***
- 4.bis *Determina* que, en el espíritu del Acuerdo de París sobre el clima, el Mecanismo para el desarrollo limpio para la aviación civil internacional (MDL-A) sea la única medida de mercado que se aplique a las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional; ***{no se duplica la aplicación de MBM más allá del MDL-A}***
5. *Pide* al Consejo de la OACI que elabore tan pronto como sea posible un plan mundial de medidas de mercado (GMBM) como Mecanismo para el desarrollo limpio para la aviación civil internacional (MDL-A) a efectos de lograr los mejores resultados posibles en la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación civil internacional mediante incentivos económicos para implantar tecnologías que economizan energía y el suministro de asistencia focalizada en la implantación de proyectos eficientes en cuanto al medio ambiente en los Estados en desarrollo que voluntariamente decidan participar en el GMBM basado en MDL-A; ***{MDL-A es un sistema para movilizar fondos del sector para la implantación de proyectos eficientes en cuanto al medio ambiente en la esfera de la aviación civil, con un continuo aumento del nivel de seguridad de vuelo mundial}***
6. *Pide* al Consejo de la OACI que elabore tan pronto como sea posible una postura sobre el Fondo internacional para el medio ambiente (IEF) de la OACI a efectos de acumular tasas o derechos ambientales de los Estados que participan en el MDL-A con carácter voluntario, así como los textos de orientación apropiados para asegurar que dichos Estados elaboran e implantan las disposiciones adecuadas en las leyes nacionales, previendo un procedimiento para establecer las tasas ambientales y para su transferencia al IEF de la OACI;
7. *Resuelve* celebrar en 2018 una reunión de alto nivel sobre protección del medio ambiente para evaluar el grado de preparación de la OACI y de los Estados miembros en la implantación de GMBM basadas en el MDL-A en 2020;
8. *Insta* a los Estados miembros que hagan todo lo posible por cumplir sus obligaciones en el marco del Convenio y de las Resoluciones de la Asamblea, apoyar la labor de la Organización en la esfera del transporte aéreo y, en particular, presentar tan rápido como sea posible los datos estadísticos y de otro tipo más completos, incluyendo información sobre consumo de combustible y tráfico, servicios

internacionales y totales, transportistas aéreo comerciales (Formulario de notificación M<sup>2</sup>), requerido por la Organización para su labor en la esfera del transporte aéreo;

9. *Pide* al Consejo que siga procurando que los Estados miembros hagan los mayores esfuerzos para impulsar el avance de las tecnologías de la aviación, las mejoras operacionales y los combustibles alternativos sostenibles y así lo reflejen en sus planes de acción relativos a las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional, que son la base para el suministro de asistencia técnica focalizada dentro del marco del MDL-A, que vigile e informe sobre los avances en la ejecución de los planes de acción y que se formule una metodología en el marco del plan para evaluar la reducción de las emisiones de un explotador en un determinado año mediante el uso de todos los elementos disponibles en la canasta de medidas, incluyendo combustibles de alternativa sostenibles; ***{avances en las medidas distintas de las MBM}***

10. *Reconoce* las circunstancias especiales y las capacidades respectivas de los Estados, en particular de los Estados en desarrollo, en términos de vulnerabilidad a los impactos del cambio climático, grados de desarrollo económico y contribución a las emisiones de la aviación internacional, entre otras cosas, priorizando a la vez el suministro de asistencia técnica a los mismos dentro del marco MDL-A; ***{reconocimiento de las circunstancias especiales de los Estados}*** – **Respaldo a la diferenciación**

11. *Pide* a los Estados que adopten tan pronto como sea posible una decisión sobre participar en el MDL-A e informar oficialmente al Consejo de la OACI su intención de hacerlo;

12. *Toma nota* de la labor del Consejo, con la contribución técnica del CAEP, sobre el sistema de seguimiento, notificación y verificación (MRV) y *pide* al Consejo que, con la contribución técnica del CAEP, desarrolle tan pronto como sea posible un sistema de seguimiento de las emisiones basado en los datos estadísticos proporcionados por los Estados con carácter periódico y que garantice su verificación sobre la base de los datos estadísticos generados por la IATA y el ACI para permitir la plena implantación del MDL-A a partir de 2020; ***{MRV}***

13. *Decide* que se lleve a cabo un examen periódico de la eficacia de la implantación del MDL-A para evaluar la reducción real de las emisiones de CO<sub>2</sub> resultantes de la ejecución de proyectos dentro del marco MDL-A a efectos de contribuir al desarrollo sostenible del sector de la aviación internacional y la eficacia del plan para que la Asamblea lo considere. Esto entrañará, entre otras cosas:

- a) una evaluación de los avances hacia el logro de la meta de la OACI a la que se aspira a nivel mundial; de los efectos del plan en los mercados y en los costos de los Estados, de los explotadores de aeronaves y de la aviación internacional así como del funcionamiento de los elementos de diseño del plan;
- b) la consideración de las mejoras que podrían introducirse en el plan para contribuir a los fines del Acuerdo de París, y actualización de los elementos de diseño del plan para mejorar su ejecución, y aumentar su eficacia, teniendo en cuenta los efectos consecuentes de toda modificación de tales elementos de diseño, p. ej., a los requisitos de MRV; y

Respecto del establecimiento de registros de emisiones de CO<sub>2</sub>:

- c) elaboración por el CAEP de políticas y textos de orientación conexos para asegurar el establecimiento de los registros y el apoyo a los mismos en el marco del plan, para su adopción en 2018 a más tardar; ***{elaboración de orientaciones sobre los registros}***

<sup>2</sup> <http://www.icao.int/sustainability/pages/eap-sta-excel.aspx>

- d) establecimiento por el Consejo de un registro central consolidado bajo los auspicios de la OACI, para que entre en funciones no más allá del 1 de enero de 2019; ***{establecimiento de un registro central}***
- e) elaboración por los Estados miembros de los arreglos necesarios para establecer sus propios registros o registros grupales creados por grupos de Estados, con arreglo a los textos de orientación de la OACI; ***{establecimiento de registros para los Estados}***

Con respecto a la gobernanza del MDL-A:

- f) que el Consejo supervise el funcionamiento del MDL-A con el apoyo del órgano asesor técnico permanente y del CAEP, según corresponda; ***{gobernanza}***

Con respecto al marco normativo,

- g) que los Estados miembros tomen las medidas necesarias para garantizar el establecimiento de las políticas y los marcos normativos nacionales necesarios para el cumplimiento y la aplicación del plan para 2020. ***{marco normativo}***

14. *Decide* que la OACI y los Estados miembros adopten todas las medidas necesarias para facilitar la creación de capacidad, prestar asistencia y conformar alianzas o asociaciones para la implantación del MDL-A a partir de 2020, incluyendo:

Con respecto a la implantación del sistema de MRV,

- h) que el Consejo tome las medidas necesarias para ampliar la creación de capacidad y la asistencia para que los Estados miembros preparen y ejecuten sus planes de acción, a fin de disponer de medios de creación de capacidad y asistencia para que los Estados miembros implanten el sistema de MRV a partir del 1 de enero de 2018, incluyendo la organización de seminarios y sesiones de instrucción en todas las regiones desde 2017, y facilitación de asistencia financiera cuando fuera necesario; ***{creación de capacidad sobre MRV}***
- i) que los Estados miembros forjen alianzas para cooperar entre sí en la implantación del sistema de MRV; ***{asociaciones para MRV}***

Con respecto al establecimiento de registros,

- j) que el Consejo tome las medidas necesarias para ampliar la creación de capacidad y la asistencia para que los Estados miembros preparen y ejecuten sus planes de acción a fin de disponer de medios de creación de capacidad y asistencia para que los Estados establezcan registros, incluyendo la organización de seminarios y sesiones de instrucción en todas las regiones a partir de 2017, y facilitación de asistencia financiera cuando fuere necesario; ***{creación de capacidad sobre registros}***
- k) que los Estados miembros forjen alianzas para cooperar entre sí en el establecimiento de sus propios registros o registros grupales para grupos de Estados, así como de una posible prueba piloto; ***{asociaciones para los registros}***

15. *Recomienda* a los Estados miembros que elaboren proyectos locales eficientes con respecto al medio ambiente en la esfera de la aviación y los transmitan a la OACI para evaluación a efectos de asegurar su inclusión en el programa MDL-A;

16. *Pide* al Consejo de la OACI que identifique proyectos dentro de los Estados financiados en el marco del MDL-A, con miras a implantarlos para 2030 y que prepare propuestas para priorizar su aprobación durante el 40º período de sesiones de la Asamblea de la OACI en 2019;

17. *Pide* al Consejo que analice seguir desarrollando las metodologías relacionadas con la aviación para su utilización en programas de reducción de CO<sub>2</sub>, incluyendo mecanismos u otros programas en el marco de la CMNUCC, y *alienta* a los Estados miembros a que utilicen esas metodologías al tomar medidas para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación, evitando la doble contabilización. ***{otras acciones respecto a metodologías aplicables a la aviación}***

— FIN —