

Declaración de la Delegación de China en relación con  
*la Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la  
protección del medio ambiente – Cambio climático*

y

*la Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la  
protección del medio ambiente – Plan de compensación y reducción de carbono  
para la aviación internacional (CORSIA)*

Señor Presidente, estimados colegas:

La delegación de China agradece los esfuerzos del Presidente de la Asamblea, el Presidente del Consejo y la Secretaria General por organizar y dirigir esta Asamblea.

Como el país en desarrollo más grande, China apoya firmemente la protección del medio ambiente por la aviación internacional y las respuestas al cambio climático. Consideramos que el conjunto de medidas, incluidas la infraestructura, las tecnologías, las mejoras operacionales, las MBM y los combustibles de aviación sostenibles (SAF), pueden contribuir en gran medida a la reducción de las emisiones de la aviación.

El sector de la aviación civil de China ha procurado activamente controlar el aumento de las emisiones de la aviación de manera eficaz y se ha comprometido a implementar nuestra estrategia nacional de conservación ecológica. Desde el 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, hemos realizado una inversión directa de más de 8 000 millones de RMB en nuevas tecnologías, combustibles de aviación sostenible, mejoras operacionales, infraestructura y mecanismos basados en el mercado, a fin de apoyar un desarrollo “verde” aplicando un enfoque integral que aborde tanto las manifestaciones como las causas subyacentes. Mientras tanto, en vista de nuestra propia realidad de desarrollo y teniendo en cuenta las normas pertinentes de la OACI, hemos formulado políticas para promover el establecimiento de un mecanismo de MRV. En agosto de 2019, China tenía una flota de 3 742 aeronaves con una antigüedad media inferior a 7 años. En 2018, el consumo de combustible de nuestro sector de aviación civil fue de 0,287 kg por tonelada kilómetro, lo que representa una reducción de 20 millones de toneladas de emisiones de CO<sub>2</sub> en comparación con el rendimiento del combustible de 2005 y una reducción de 220 millones de toneladas de CO<sub>2</sub> en comparación con el rendimiento del combustible de 1978.

China siempre ha sostenido que la reducción de las emisiones de la aviación internacional es parte integrante de la gobernanza climática global y, por lo tanto, debemos regirnos por sus principios básicos, en particular, la CBDR, la equidad y las capacidades respectivas, así como el consenso de la comunidad internacional sobre los modelos de gobernanza climática global, que permiten a los Estados elegir sus propias metas a mediano y largo plazo y los medios de implementación más adecuados para sus propias circunstancias. Por consiguiente, China está a favor de crear un plan internacional de reducción de las emisiones de la aviación que permita a cada país hacer contribuciones en la medida de sus posibilidades, y que sea justo y equitativo y propicio para el aprendizaje mutuo.

China se opone a todo plan que se aparte de las realidades a las que se enfrentan los Estados y vaya en detrimento de los derechos legítimos al desarrollo de los países en desarrollo y los países con mercados emergentes. Sostenemos que la meta de un crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 sólo se centra en el control del crecimiento de las emisiones y no tiene en cuenta las responsabilidades históricas de los países desarrollados respecto a las emisiones y los derechos legítimos al desarrollo de los países en desarrollo y los países con mercados emergentes. Esto contradice la noción de justicia y equidad defendida por la comunidad internacional y socava la confianza mutua y la cooperación entre los Estados miembros. Esto no favorece la movilización de los Estados miembros para que participen en el plan de reducción de las emisiones de la aviación internacional.

Sr. Presidente y colegas:

En este período de sesiones de la Asamblea, durante las deliberaciones sobre cuestiones ambientales, en particular sobre los temas 16 y 17, en los que existen divergencias sustanciales, no se respetó estrictamente el Artículo 49 c) del Convenio de Chicago y no pudimos debatir y examinar a fondo los documentos pertinentes presentados por el Consejo. Las observaciones y posiciones de los Estados no se reflejan de manera equilibrada en las resoluciones. Esta situación nunca se había visto antes en los períodos de sesiones de la Asamblea. La delegación de China está profundamente perpleja y decepcionada por ello.

En vista de lo que antecede, la Delegación de China formula la siguiente declaración para que conste en actas:

1. Esta delegación se opone a que en este período de sesiones de la Asamblea se aprueben, sin debate ni negociación, las siguientes dos resoluciones: la *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático* y la *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)*.
2. Esta delegación formula reservas sobre las dos resoluciones que acaba de aprobar la Asamblea, en particular sobre los párrafos que no son justos, factibles y razonables.

Después de la sesión, esta delegación presentará por escrito a la Secretaría nuestras reservas. A reserva de futuras consultas sobre estas dos resoluciones en la OACI, China se reserva el derecho de modificar o retirar sus reservas al respecto. Al mismo tiempo, China desea destacar que nuestra reserva sobre estas resoluciones no entraña una suspensión o disminución de nuestros esfuerzos por lograr el desarrollo de una aviación “verde”. Esta delegación solicita a la Asamblea que deje constancia de las declaraciones de reserva de los Estados, en su totalidad, y que publique los textos completos en el sitio web de la OACI.

Por último, pero no por ello menos importante, la Delegación de China expresa su sincero agradecimiento a todos los intérpretes que han facilitado en gran medida el buen desarrollo de nuestros trabajos.

Muchas gracias.

**RESERVAS DE LA DELEGACIÓN DE CHINA PRESENTADAS AL  
40º PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA**

**EN RELACIÓN CON LAS SIGUIENTES RESOLUCIONES**

**I. Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático**

En particular,

**1. Párrafo 10 del Preámbulo**

Razón: La OACI ya se había fijado en 2009 la meta a largo plazo de lograr una mejora mundial de 2% anual. Antes de que se haya demostrado plenamente la factibilidad, la viabilidad económica y sus repercusiones en la aviación internacional, y de que se hayan evaluado las visiones de desarrollo “verde” a largo plazo de los distintos Estados, no es necesario ni viable utilizar un enfoque de arriba hacia abajo al elaborar metas a largo plazo. En el ínterin, debería añadirse una frase al final de este párrafo que diga: *Reconociendo también que algunos Estados están preocupados por la equidad y viabilidad de la meta de mantener las emisiones netas de carbono a partir de 2020 al mismo nivel y han formulado reservas sobre dicha meta.*

**2. Párrafo 12 del Preámbulo**

Razón: Estas organizaciones no pueden representar a toda la comunidad de la aviación, especialmente a las empresas de aviación de los países en desarrollo. Durante más de 10 años se vienen voceando estas metas, pero no se han presentado análisis y justificaciones convincentes, ni se han proporcionado fondos tangibles para ayudar a alcanzarlas.

**3. Párrafo 21 del Preámbulo**

Razón: ¿Quién dirigió el análisis? ¿Hubo controversias en el proceso de evaluación? ¿Se han reflejado plenamente las opiniones de los expertos? Mientras estas cuestiones no sean aclaradas y la OACI no llegue a un entendimiento común, China no puede “acoger con beneplácito” las conclusiones de la evaluación que se mencionan en este párrafo.

**4. Párrafo 25 del Preámbulo**

Razón: La Visión para 2050 mencionada en la CAAF/2 sólo demuestra la voluntad de diferentes partes de promover un mayor uso de los SAF. Correspondrá a los propios Estados decidir si desean o no aumentar significativamente la proporción de combustibles de aviación sostenibles en función de sus circunstancias y realidades nacionales. Este es un derecho de los Estados y puede ser más propicio para el fomento del uso de los SAF.

**5. Párrafo 28 del Preámbulo**

Razón: La sostenibilidad está estrechamente relacionada con las circunstancias nacionales y la disponibilidad de recursos, por lo que un criterio unificado no se ajusta a la realidad ni ayuda a su aplicación en la práctica real. La certificación de SAF debe ser determinada por los propios Estados soberanos sobre la base de directrices y especificaciones pertinentes, y la OACI puede desempeñar una importante función

de asesoramiento en este proceso. El establecimiento y la implementación de mecanismos de mercado es sólo una de las medidas para reducir las emisiones de la aviación, no es representativa de todas las medidas y ni siquiera de la meta. Por consiguiente, los criterios de sostenibilidad, la certificación y la evaluación de las emisiones del ciclo de vida de los SAF deben considerarse elementos importantes para promover el desarrollo sostenible de la aviación civil en su conjunto, en lugar de que sirva para la implementación del CORSIA y otros mecanismos de mercado.

6. Cláusula dispositiva 2a)

Razón: La OACI es un organismo intergubernamental compuesto por Estados miembros y que tiene como fundamento el Convenio de Chicago. Al abordar la cuestión de las emisiones de la aviación internacional, la Organización debería fortalecer su cooperación con otras organizaciones y aumentar las sinergias en lugar de ejercer el llamado liderazgo.

Además, a la luz de lo ocurrido en el proceso de la OACI para promover la reducción de las emisiones de la aviación internacional en los últimos años, China solicita que se agregue un apartado a esta cláusula que diga: *Reafirmar el principio de soberanía de los Estados en la cooperación internacional para hacer frente al cambio climático.*

7. Cláusula dispositiva 6

Razón: Falta de equidad, justificación científica y viabilidad.

8. Cláusula dispositiva 8

Razón: Este párrafo ha aparecido repetidamente en las resoluciones correspondientes de los períodos de sesiones anteriores de la Asamblea, sin embargo, la OACI no ha llevado a cabo ninguna labor sustantiva al respecto hasta ahora, y en este período de sesiones de la Asamblea no se inició ningún debate de conformidad con este requisito. China solicita al Consejo que conceda prioridad a esta labor en el próximo trienio.

9. Cláusula dispositiva 9

Razón: En 2009, la OACI fijó una meta a largo plazo para mejorar el rendimiento del combustible en un 2% anual. Esta meta es suficientemente ambiciosa por lo que se considera poco necesario formular otras metas a largo plazo. Incluso, si se ha de elaborar otra meta a largo plazo, ésta debería basarse en una evaluación de escenarios de desarrollo a largo plazo con bajas emisiones de carbono, que se ajuste a los estudios y análisis que lleve a cabo el Consejo sobre la viabilidad, la equidad y la disponibilidad de recursos de asistencia para los países en desarrollo y los países con mercados emergentes y éstos deberían concluirse antes de que el Consejo presente recomendaciones a consideración de la Asamblea.

10. Cláusula dispositiva 15

Razón: Los Estados miembros no tienen la obligación de apoyar los esfuerzos de la OACI para aumentar la fiabilidad de la medición o estimación de las emisiones de la aviación internacional. El Consejo sólo puede “invitar” en lugar de “pedir” a los Estados que presten apoyo basándose en el respeto por la soberanía de los Estados.

11. Cláusulas dispositivas 22 b) y c)

Razón: Los arreglos jurídicos, de seguridad, económicos y otros arreglos institucionales relacionados con la utilización del espacio aéreo son asuntos internos de los Estados. La OACI puede “sugerir”, pero no tiene derecho a “pedir” a los Estados que adopten determinadas medidas; no es obligatorio que los Estados intercambien información sobre aeropuertos “verdes” por medio de la OACI.

12. Cláusula dispositiva 23c) y d)

Razón: La OACI es una organización intergubernamental compuesta por Estados miembros. El Consejo debería proporcionar un foro para el intercambio de información a los Estados miembros más que a los aeropuertos; La decisión con respecto a la información que se intercambia debería incumbir a los propios Estados soberanos y no hay necesidad de predeterminar o especificar temas. Para lograr la sostenibilidad ambiental, los aeropuertos deberían tomar medidas que se adapten a sus ubicaciones y características específicas, y la función del Consejo de la OACI consistiría en evaluar las buenas prácticas de los diversos Estados y recopilarlas como referencia, en lugar de elaborar textos de orientación que no se ajusten a la realidad.

13. Cláusula dispositiva 25 f)

Razón: El objetivo de la celebración de la CAAF/3 es fortalecer el intercambio y aumentar la confianza en los combustibles de aviación sostenible mediante el fomento de la cooperación. Sin una investigación y estudios adecuados sobre los escenarios de los diferentes países, especialmente sobre las circunstancias nacionales y las necesidades especiales de los países en desarrollo, y sin el desarrollo de medios específicos y una hoja de ruta para la asistencia a los países en desarrollo y a los países con mercados emergentes, la OACI no está lo suficientemente preparada para establecer una meta cuantificada de los SAF que deberían estar en uso para 2050.

14. Cláusula dispositiva 26

Razón: Son los Estados miembros y no el Consejo los que se adaptarían al cambio climático. Por consiguiente, el Consejo debería invitar a los Estados miembros a que determinen las repercusiones y los riesgos y debería ofrecerles oportunidades que propicien un mayor intercambio.

*II. Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional (CORSIA)*

En particular:

1. Título

Razón: Las resoluciones de la Asamblea deben ser inclusivas. Por lo tanto, el título de la presente Resolución debería atenerse al término general “mecanismos de mercado” en lugar del término específico “CORSIA”.

2. Párrafos 5, 6 y 7 del Preámbulo

Razón: Desde el principio, China ha expresado sus preocupaciones y dudas sobre la legitimidad y justificación del procedimiento de elaboración y el contenido de esta norma. Después de la votación y adopción de la norma, China ha notificado diferencias de conformidad con el Artículo 38 del Convenio de Chicago. China tomó nota de los documentos a los que se alude en los tres párrafos mencionados, pero no puede acogerlos con beneplácito.

### 3. Párrafo 8 del Preámbulo

Razón: China “tomó nota” o “tomó conocimiento” del establecimiento del TAB.

### 4. Párrafo 18 del Preámbulo

Razón: La posibilidad de que el desarrollo y la implementación del CORSIA contribuyan o no a que se alcancen las metas fijadas en el Acuerdo de París dependería de los resultados de la evaluación y no debería prejuzgarse.

### 5. Cláusula dispositiva 2

Razón: China solicita que se agregue una oración al inicio de este párrafo que diga: *Reafirma el principio de soberanía de los Estados en la cooperación internacional para hacer frente al cambio climático.*

China se opone a la supresión de la frase “así como toda otra medida” mencionada en la correspondiente resolución del período de sesiones anterior de la Asamblea.

### 6. Cláusula dispositiva 3

Razón: China se opone a utilizar la meta de un crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 como base de referencia del CORSIA. Afirmamos que los Estados deberían determinar por sí mismos la base de referencia del CORSIA y reforzar gradualmente las medidas que adopten en función de las circunstancias nacionales.

### 7. Cláusula dispositiva 4

Razón: La frase “la meta a la que se aspira” se utiliza en esta cláusula para describir el propósito de la implementación de un conjunto de medidas. Habida cuenta de que desde 2009 la OACI ha formulado múltiples metas a las que aspira, no está claro a cuál de ellas se refiere esta cláusula. Si se refiere a la meta de un crecimiento neutro en carbono a partir de 2020, China se opone firmemente a ello.

### 8. Cláusula dispositiva 5

Razón: China se opone a utilizar la meta de un crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 como base de referencia del CORSIA. Afirmamos que los Estados deberían determinar por sí mismos la base de referencia del CORSIA y reforzar gradualmente las medidas que adopten en función de las circunstancias nacionales.

### 9. Cláusula dispositiva 6

Razón: Habida cuenta de que la presentación y el contenido de los planes de acción de los Estados son de carácter voluntario, la Asamblea no debería “pedir” al Consejo que “siga procurando” en relación con lo que debería hacerse con los planes de acción. Además, China sostiene que la definición de combustibles admisibles en el marco del CORSIA carece de base científica.

### 10. Cláusula dispositiva 7

Razón: El Consejo no tiene mandato ni competencia para hacer seguimiento de las medidas que tomen los Estados. Se solicita cambiar “haga seguimiento” por “informe a la Asamblea”.

#### 11. Cláusula dispositiva 11 b) y c)

Razón: China se opone a utilizar la meta de un crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 como base de referencia del CORSIA. Afirmamos que los Estados deberían determinar por sí mismos la base de referencia del CORSIA y reforzar gradualmente las medidas que adopten en función de las circunstancias nacionales.

#### 12. Cláusula dispositiva 16

Razón: Los fundamentos y los criterios de esta labor deberían ser determinados por los Estados Miembros mediante consultas y no por el Consejo.

#### 13. Cláusula dispositiva 17

Razón: El examen periódico a intervalos de tres años debería llevarse a cabo de acuerdo con los *Principios rectores para la elaboración y aplicación de medidas de mercado (MBM) para la aviación internacional* (que figuran en el Anexo de la Resolución sobre el cambio climático), y tener en cuenta la información pertinente proporcionada por los Estados, en lugar de aplicarse de modo que “el CAEP informe y el Consejo apruebe”. Los Estados miembros deberían ser quienes determinan los resultados de la evaluación final.

En la Cláusula 17 a), “la meta a la que se aspira a nivel mundial” se utiliza para describir la implementación de un conjunto de medidas. Habida cuenta de que desde 2009 la OACI ha formulado múltiples metas a las que aspira, no está claro a cuál de ellas se refiere esta cláusula. Si se refiere a la meta de un crecimiento neutro en carbono a partir de 2020, China se opone firmemente a ello.

#### 14. Cláusula dispositiva 18

Razón: La OACI no tiene derecho a prohibir a los Estados miembros que utilicen otras medidas de mercado para hacer frente a las emisiones de la aviación. Si un Estado adopta mecanismos de mercado distintos de las medidas de compensación, debería evitarse la duplicación de impuestos sobre las emisiones de la aviación internacional, de modo que los mecanismos de mercado de ese Estado no se apliquen a las aeronaves de otros Estados sin acuerdos mutuos.

#### 15. Cláusula dispositiva 19

Razón: El Consejo debería revisar y perfeccionar la norma basándose en la información pertinente proporcionada por los Estados y con la asistencia de los Estados miembros, el CAEP y el TAB. El Consejo no tiene mandato ni competencia para supervisar la implementación del CORSIA en los Estados miembros, por lo que la palabra “supervisar” en el apartado e) debería cambiarse por “evaluar”.

No es posible lograr una implementación efectiva del CORSIA sin evaluaciones científicas y racionales, así como sin un mecanismo de diálogo y consulta entre los Estados y el Consejo. Por consiguiente deberían añadirse los siguientes apartados:

- g) que el Consejo, basándose en la información pertinente de los Estados y, cuando proceda, del CAEP, elabore y actualice índices/criterios específicos para el examen, de conformidad con los principios rectores que figuran en el Anexo de la presente resolución, a fin de que la Asamblea adopte una decisión al respecto;

- h) que el Consejo, a petición de los Estados, determine los posibles medios para abordar las cuestiones que surjan en la implementación del CORSIA a fin de garantizar el desarrollo sostenible de la aviación internacional y evitar una carga económica inadecuada para la aviación internacional;
- i) que el Consejo establezca un mecanismo de diálogo técnico y consulta entre los Estados y la OACI sobre los enfoques de los Estados para implementar el CORSIA, incluidas las bases de referencia y las normas determinadas a nivel nacional para certificar las unidades de emisión/SAF, teniendo en cuenta sus circunstancias nacionales y la investigación científica, de manera facilitadora, no intrusiva y respetuosa de su soberanía nacional.

#### 16. Cláusula dispositiva 20

Razón: Habida cuenta de que la CMNUCC es el principal marco para la adopción de medidas mundiales de lucha contra el cambio climático, debería alejarse a los Estados a que den prioridad a la utilización de unidades de emisión aprobadas por la CMNUCC y el Acuerdo de París. No es necesario que el Consejo de la OACI adopte decisiones diferentes a este respecto.

#### 17. Cláusula dispositiva 21

Razón: El cronograma que figura en el Anexo 16. Volumen IV establece principalmente los requisitos relacionados con la MRV. Por consiguiente, debería modificarse la frase “para la implementación del CORSIA” por “para la implementación de la MRV”.

La asistencia debería incluir no sólo capacitación sino también asistencia financiera a los países en desarrollo (este requisito se había incluido en la Resolución del anterior período de sesiones de la Asamblea pero, lamentablemente, fue suprimido en este período de sesiones), así como el intercambio y el conocimiento de las experiencias y las lecciones aprendidas en diversos países durante la implementación del CORSIA.

#### 18. Cláusula dispositiva 22

Razón: China afirma que la certificación de las unidades de emisión admisibles y de los SAF admisibles debería ser determinada por Estados soberanos de acuerdo con criterios pertinentes. La OACI puede recomendar productos para la compensación para que se considere con preferencia, pero no debería tomar decisiones por los Estados soberanos.