



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

RECONOCIMIENTO DE LOS PRECURSORES EN LOS ELEMENTOS DE DISEÑO DE LAS MEDIDAS MUNDIALES DE MERCADO SOBRE EL EFECTO DE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL EN EL CAMBIO CLIMÁTICO

(Nota presentada por Qatar)

RESUMEN

La labor realizada por la OACI para mitigar la huella de carbono de la aviación civil es altamente encomiable. Con la Resolución A37-19 se sentaron las bases para lograr el objetivo de que la aviación civil contribuya a las iniciativas mundiales para limitar el impacto del cambio climático a niveles aceptables y económicamente sostenibles.

Las opiniones de la Autoridad de Aviación Civil de Qatar (QCAA) se basan en el anexo de la Resolución A37-19, cláusula (i) de la 37ª Asamblea de la OACI y en el anexo de la Resolución A38-18, cláusula (i) de la 38ª Asamblea de la OACI, que se refieren específicamente al reconocimiento de acciones tempranas por las líneas aéreas para mejorar los niveles de rendimiento de consumo de combustible y para reducir la huella de carbono de las operaciones.

La QCAA, si bien elogia y reconoce las distintas propuestas sobre la obtención de medidas mundiales de mercado (GMBM), ha observado que las propuestas no incluyeron un elemento importante de diseño mencionado en las cláusulas antes citadas que se conoce comúnmente como los “precursores”. El no reconocerlos haría que las líneas aéreas se desmotivaran en cuanto a mejorar su rendimiento de consumo para alcanzar niveles superiores a los de la industria y de hecho penalizaría a los precursores cuando se implante el crecimiento neutro en carbono (CNG).

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a incluir el reconocimiento de los “precursores” en toda GMBM que se acuerde previendo ajustes para las líneas aéreas que, durante un período específico con respecto al año de introducción del CNG, hayan logrado niveles de rendimiento de consumo, medidos ya sea con base en unidades de emisión/RTK o en RTK/unidades de emisión, superiores a los del promedio de la industria.

<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>	

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En el 38º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, mediante la Resolución A38-18, la Asamblea pidió al Consejo que, entre otras cosas, elaborara un plan mundial de MBM para la aviación civil internacional teniendo en cuenta una serie de elementos, especificando a la vez algunos principios rectores para el diseño e implantación de las GMBM para la aviación internacional en el anexo de dicha resolución.

1.2 La cláusula (i) del anexo de la Resolución A38-18 que también se había incluido en la Resolución A37-19 del 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, estipula que *“las MBM deberían reconocer los logros pasados y futuros y las inversiones en el rendimiento de combustible de la aviación y otras medidas para reducir las emisiones de la aviación”*.

1.3 El párrafo 23 de la Resolución A38-18 estipula que la Asamblea “resuelve además que los ajustes en los requisitos de MBM para explotadores de aeronaves podrían hacerse sobre la base de crecimiento rápido, medidas tempranas para mejorar el rendimiento del combustible y disposiciones para nuevos participantes”.

2. ANÁLISIS

2.1 En los últimos años, La OACI ha dedicado esfuerzos exhaustivos a acercar las posturas de los Estados y tratar de llegar a una base común para acordar las GMBM. Desafortunadamente, sin embargo, algunos de los principales elementos de diseño de las GMBM de las Resoluciones de las Asambleas anteriores no se han incluido en las propuestas más recientes de la OACI para una resolución sobre la aviación y el cambio climático para el 39º período de sesiones de la Asamblea.

2.2 Con respecto a esto, la QCAA quisiera referirse específicamente al elemento de diseño que reconoce los esfuerzos de las líneas aéreas que han adoptado medidas tempranas para mejorar el rendimiento del combustible, conocidas como “precursores”. La importancia de reconocer a los precursores es que, de no hacerlo, las líneas aéreas perderían la motivación para mejorar su rendimiento de combustible hasta niveles superiores a los de la industria, y de hecho se estaría penalizando a los precursores cuando se implante el crecimiento neutro en carbono (CNG).

3. CONCLUSIÓN

3.1 Con base en lo anterior, se invita respetuosamente a la Asamblea a incluir el reconocimiento de “los precursores” en toda GMBM que se convenga, proporcionando ajustes para las líneas aéreas que durante un período específico, anterior al año de introducción del CNG, hayan alcanzado niveles de rendimiento del consumo de combustible medidos ya sea con base en unidades de emisión/RTK o en RTK/unidades de emisión, superiores a los del promedio de la industria.