



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/A21-NI-03
17/11/14

XXI ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC

(Antigua Guatemala, Guatemala, 18 al 20 de noviembre de 2014)

**Cuestión 11 del
Orden del Día:**

Otros asuntos (Comité de Trabajo)

**Elaboración de un esquema internacional intercambio de emisiones
(MBM), para la aviación comercial internacional**

(Nota Informativa presentada por la República Argentina)

Antecedentes

1. Durante la última Asamblea Ordinaria de la OACI (2013), se adoptó la Resolución A38-18, mediante la cual se pide al Consejo de la Organización que elabore un plan mundial de MBM para la aviación civil internacional, para ser sometido a consideración en la próxima Asamblea (2016). Entre otras cosas, dicha Resolución reconoce al principio de las responsabilidades comunes pero diferenciadas (CBDR) para la elaboración de las MBM, rechaza la aplicación de medidas unilaterales, y pide al Consejo que finalice los estudios sobre la viabilidad y factibilidad de dicho plan mundial, teniendo en cuenta las necesidades del desarrollo de la aviación civil internacional, así como las negociaciones que se llevan a cabo dentro de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático (CMNUCC).

2. Para auxiliarse en esta labor, el Consejo creó un grupo asesor, el “*Environment Advisory Group*” (EAG) que se encuentra trabajando en el diseño de dicho esquema y reporta periódicamente al Consejo; apoyándose los trabajos de otro grupo -de carácter netamente técnico: el “*Global Market Task Force*”, (GMTF), que trabaja en el marco del Comité para la Aviación y la Protección del Medio Ambiente, (CAEP). El EAG está integrado por 17 Estados miembros del Consejo (Argentina, Brasil, Canadá, China, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, España, Estados Unidos, Federación Rusa, India, Italia, Japón, México, Reino Unido, Singapur, Sudáfrica y Tanzania), y por la IATA en carácter de observador. Por su parte, en la GMTF, también participan la Argentina y Brasil, en su carácter de miembros del CAEP.

Consideraciones particulares

3. La República Argentina considera que un esquema global de intercambio de derechos de emisiones para la aviación internacional debe evitar un impacto negativo sobre el crecimiento del transporte aéreo, particularmente en las economías en desarrollo, y debe asimismo apoyar fuertemente el desarrollo sostenible de la aviación internacional, uno de los principios rectores para el diseño e implementación de medidas basadas en el mercado (MBM) para ese sector.
4. El citado esquema debería considerar particularmente las operaciones de transporte aéreo hacia y desde las regiones donde la aviación comercial se encuentra en desarrollo, y no incluir obligaciones que provoquen distorsiones de mercado, que excedan las propias a las emisiones de cada operador, como sería el caso de aquellas que pudieran tener sustento en cómputos regionales o sectoriales.
5. Debería, además, incluir los principios rectores de la Resol A-38 18, a saber: Las Responsabilidades Comunes pero Diferenciadas (CBDR por sus siglas en idioma inglés), que las medidas a adoptar para reducir emisiones no conlleven restricciones al comercio internacional, la implementación y el perfeccionamiento de mecanismos de asistencia técnica y financiera, y la posibilidad de acceso estos recursos, nuevos o existentes, y la transferencia tecnológica para las naciones en desarrollo.
6. Finalmente, el esquema a implementar debería tener particularmente en cuenta la responsabilidad histórica de los países desarrollados en las emisiones de gases de efecto invernadero.

Análisis

7. La República Argentina considera que un esquema global de intercambio de derechos de emisiones debe relacionar las emisiones históricas de los operadores y sus emisiones actuales, considerando exclusivamente las emisiones propias de cada operador, con énfasis en la naturaleza de las rutas operadas.
8. Es por ello que ha desarrollado un análisis que ha sido ya presentado en la última reunión del un grupo político del EAG, y que se encuentra actualmente en estudio y desarrollo, y que introduce el concepto de “Categoría de Rutas Aéreas” como factor principal de cálculo para determinar luego las compensaciones que cada operador deberá efectuar por sus emisiones.
9. Resulta claro que determinadas rutas concentran la mayor parte del transporte comercial de pasajeros y carga medidos anualmente. Estas rutas presentan determinadas características: alta intensidad de operaciones, numerosas frecuencias, y utilización por varios operadores. En general unen ciudades de Estados con economías muy desarrolladas. A los efectos del análisis propuesto, denominamos a estas rutas “fuertes” o “maduras”.
10. Existen otro tipo de rutas en las cuales el transporte de pasajeros y carga es de mayor volumen. Por esta razón, la frecuencia de sus operaciones es significativamente menor que en el grupo anterior, y en general son utilizadas por un reducido número de operadores o sólo por uno, con frecuencias de vuelo mínimas. Son rutas que unen ciudades en las cuales la aviación comercial requiere de fomento. A este tipo de rutas las denominamos “débiles” o “de fomento”.
11. Existe, por último, un tercer tipo de rutas que podemos denominar “standard”, y son aquellas que han abandonado la categoría de “promocionales” porque se ha fortalecido en ellas el mercado aéreo, y sin llegar a ser “rutas fuertes”, transportan un significativo porcentaje de pasajeros y carga.

12. La Argentina entiende que los operadores de servicios aéreos deben tener diferentes obligaciones de compensación, dependiendo de la clase de rutas que operen. Así, los operadores de servicios de transporte aéreo internacional deberían determinar sus obligaciones de compensación aplicando en el cálculo un determinado “Coeficiente de Rutas” que es propio para cada operador y se obtiene a partir de la categoría de las rutas en la que operan y las frecuencias con las que cubren cada una de esas rutas.

13. El análisis propuesto incluye excepciones o ajustes a los valores resultantes, tal como la propia Resolución de la 38 Asamblea lo establece, para supuestos como mayores emprendedores, operadores de crecimiento rápido, y nuevos operadores que ingresan al mercado. En tales supuestos, el encasillamiento de los operadores de servicios aéreos no debería efectuarse a nivel mundial sino por regiones, pudiendo ser muy útil para esto respetar el esquema regional de trabajo que la propia OACI ha establecido.

Medida Propuesta

14. Se invita a la plenaria de la CLAC a tomar nota de la información contenida en esta Nota.