



COMISSÃO LATINO-AMERICANA  
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL  
AVIATION COMMISSION

**COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL**

**SECRETARÍA  
APARTADO 27032  
LIMA, PERÚ**

CLAC/CE/87-NE/16  
10/03/16

**LXXXVII REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC**

(Mendoza, Argentina, 15 y 16 de marzo de 2016)

**Cuestión 6 del  
Orden del Día:**

**Posición de ALTA con respecto al Global Market Based Measure (GMBM)**

(Nota de estudio presentada por ALTA)

**Antecedentes**

1. ALTA ha venido participando en el grupo ad hoc sobre Medio Ambiente que opera en el ámbito de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil. En tales participaciones la Asociación ha ido comunicando las líneas generales de la posición de las líneas aéreas miembros de ALTA de la región de Latinoamérica y el Caribe respecto de las medidas de mercado que se encuentran negociando en el ámbito de la OACI.

2. Paralelamente, el pasado 17 de noviembre, en su 35ª Asamblea ALTA adoptó la Resolución N° 5/2015 definiendo su posición respecto del GMBM haciendo un llamado a los gobiernos de los países de Latinoamérica y el Caribe con los siguientes puntos a resaltar:

- continuar apoyando el proceso en OACI considerando las diferentes circunstancias entre mercados de aviación desarrollados y aquellos que se encuentran en crecimiento;
- Resaltar que el GMBM sólo debe ser utilizado excepcionalmente en el caso de que no se alcance la meta de crecimiento neutral en emisiones de CO<sub>2</sub> a contar del año 2020 (CNG2020) una vez realizados todos los esfuerzos por reducir las emisiones;
- Que en el caso excepcional de aplicación del GMBM, sólo debe ser utilizado temporalmente mientras las nuevas tecnologías no permitan mayores reducciones de emisiones promedio, no debe generar barreras al crecimiento del transporte aéreo para las líneas aéreas de la región, ni limitar el desarrollo social y económico de sus países; debe ser un Mecanismo que evite todas las medidas o acuerdos uni y multilaterales adicionales por parte de los Estados y su costo ajustado por unidad de producción debe ser proporcional a la participación de los operadores en las emisiones internacionales globales, siendo éste un resultado justo y equitativo de forma que no genere distorsiones en el mercado. Adicionalmente deben reconocerse y premiarse los avances realizados por los operadores para conseguir reducciones significativas de sus emisiones;

- Asimismo resaltar que bajo ninguna circunstancia, podrá aceptarse cualquier esquema que pretenda que los operadores de mercados emergentes (comprendidos por los principios del CMNUCC) o con mayor crecimiento paguen una mayor proporción a su participación en las emisiones totales internacionales de la industria, lo cual atentaría directamente contra los principios de la Convención y debe ser rechazado; e
- Impulsar la investigación y desarrollo de combustibles alternativos sustentables así como políticas e incentivos que fomenten su producción, distribución y uso a escala comercial.

3. Como **Adjunto 1** se agrega copia de la Resolución 5/2015, la cual guarda mucha coincidencia con la nueva Propuesta del Presidente del Consejo de OACI, Señor Olumuyiwa Benard Aliu. Dicho documento se encuentra actualmente a consideración de un Grupo de Alto Nivel, quien se encargará de negociar dicha propuesta de cara a la 39ª Asamblea de OACI. Las semejanzas expresadas entre la resolución de ALTA y la propuesta del Presidente del Consejo de OACI se aprecian claramente en el cuadro que se adjunta como **Adjunto 2**.

#### **Medidas propuestas al Comité Ejecutivo**

4. En mérito a las consideraciones anteriores ALTA realiza un llamado al Comité Ejecutivo de CLAC y a sus Estados Miembro a adoptar como suyos los principios enunciados en la Resolución ALTA N° 5/2015, incorporándolos en la matriz de negociación en el Grupo de Alto Nivel y de cara a la Asamblea 39 de OACI.



## RESOLUCION 5/2015

### CONSIDERANDO

- Que el transporte aéreo es un motor de desarrollo económico y social, generando 4.9 millones de empleos a nivel regional con una importante participación en el PIB de la región;
- Que el transporte aéreo mundial (doméstico e internacional sumados) genera entre 2% y 3% de las emisiones de CO<sub>2</sub> de origen humano;
- Que las aerolíneas de la región han realizado significativos avances para reducir sus emisiones de GEI (Gases de Efecto Invernadero) por unidad de productividad (pasajeros/km transportados), mediante la inversión en tecnología (ej. nuevas aeronaves);
- Que la Industria en la región paga anualmente más de 4 mil millones de dólares en tasas e impuestos, en tanto que menos de un tercio de este monto es reinvertido por los gobiernos en la industria;
- La necesidad de reinversión por parte de los gobiernos de la región en medidas que puedan reducir el consumo de combustible y la cantidad de emisiones de GEI por parte de las aerolíneas (ej. Performance Based Navigation o PBN);
- Que la OACI ha planteado el uso de un Mecanismo Global Basado en Criterios de Mercado (GMBM) costo-eficiente para conseguir que el crecimiento del transporte aéreo internacional sea neutro en carbono a contar del año 2020 (CNG2020), compensando aquellas emisiones excedentes que no se puedan reducir luego de agotar las medidas operacionales, de tecnología, infraestructura y el uso de combustibles alternativos sostenibles;
- Que, no obstante lo anterior, debe tenerse presente que los países de Latinoamérica y el Caribe no son parte del Anexo I definido en la Convención Marco de Naciones Unidas sobre Cambio Climático (CMNUCC), por lo que sus emisiones y crecimiento económico se encuentran comprendidos por el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas (CBDR);
- Que OACI plantea considerar las circunstancias especiales y respectivas capacidades de los Estados y que históricamente ha implementado regulaciones por fases para acomodar estas diferencias.

La 35ª ASAMBLEA GENERAL ANUAL ORDINARIA de ALTA celebrada en San Juan de Puerto Rico el 17 de noviembre de 2015,

### RESUELVE

Realizar un llamado a los gobiernos de los países de Latinoamérica y el Caribe para:

1. Continuar apoyando el proceso en OACI con el fin de implementar un GMBM que permita a la aviación internacional alcanzar el CNG2020, donde se contemplen las diferentes circunstancias entre mercados de aviación desarrollados y los que se encuentran en pleno crecimiento;
2. Recalcar que el GMBM sólo debe ser utilizado excepcionalmente en el caso de que no se alcance el CNG2020 una vez realizados todos los esfuerzos por reducir las emisiones mediante mejoras operacionales, de tecnología, de infraestructura, y mediante el uso de combustibles alternativos sostenibles;

3. Que en el excepcional caso de aplicación del GMBM:

Sólo debe ser utilizado temporalmente mientras las nuevas tecnologías no permitan mayores reducciones de emisiones promedio;

No genere nuevas barreras al crecimiento del transporte aéreo para las líneas aéreas de la región, ni limiten el desarrollo social y económico de sus países;

Debe ser un Mecanismo que evite todas las medidas o acuerdos uni y multilaterales adicionales por parte de los Estados;

Su costo ajustado por unidad de producción, debe ser proporcional a la participación de los operadores en las emisiones internacionales globales, siendo éste un resultado justo y equitativo de forma que no genere distorsiones en el mercado;

Deben reconocerse y premiarse los avances realizados por los operadores para conseguir reducciones significativas de sus emisiones;

4. Asegurar que, bajo ninguna circunstancia, podrá aceptarse cualquier esquema que pretenda que los operadores de mercados emergentes (comprendidos por los principios del CMNUCC) o con mayor crecimiento paguen una mayor proporción a su participación en las emisiones totales internacionales de la industria, lo cual atentaría directamente contra los principios de la Convención y debe ser rechazado;

5. Reinvertir en tecnología e infraestructuras adecuadas al crecimiento esperado para la actividad en la región los USD 4 mil millones que la industria contribuye en impuestos y tasas;

6. Impulsar la investigación y desarrollo de combustibles alternativos sustentables así como políticas e incentivos que fomenten su producción, distribución y uso a escala comercial.

RESOLUCION ALTA AGM	DRAFT POLICY PROPOSAL ON A GMBM
<p>1. Continuar apoyando el proceso en OACI con el fin de implementar un MBM que permita a la aviación internacional alcanzar el CNG2020, donde se contemplen las diferentes circunstancias entre mercados de aviación desarrollados y los que se encuentran en pleno crecimiento;</p>	<p>6. <i>Recognizes</i> special circumstances of States, in terms of vulnerability to the impacts of climate change, economic development levels, and contributions to international aviation emissions;  <b><i>{Recognition of special circumstances of States}</i></b></p>
<p>2. Recalcar que el GMBM sólo debe ser utilizado excepcionalmente en el caso de que no se alcance el CNG2020 una vez realizados todos los esfuerzos por reducir las emisiones mediante mejoras operacionales, de tecnología, de infraestructura, y mediante el uso de combustibles alternativos sostenibles;</p>	<p>1. <i>Recognizes</i> the progress achieved on all elements of the basket of measures available to address CO2 emissions from international aviation, including aircraft technologies, operational improvements, sustainable alternative fuels and a GMBM scheme, and the preference for the use of aircraft technologies, operational improvements and sustainable alternative fuels that provide the environmental benefits within the aviation sector; <b><i>{Basket of measures and preference for non-MBM measures}</i></b>  3. <i>Further recognizes</i> the complementary role of a GMBM scheme to the other elements of a basket of measures, as a temporary emissions gap filler to achieve the global aspirational goal;  <b><i>{Complementary role of GMBM to achieve CNG 2020}</i></b></p>
<p>3. Que en el excepcional caso de aplicación del GMBM:  Sólo debe ser utilizado temporalmente mientras las nuevas tecnologías no permitan mayores reducciones de emisiones promedio;</p>	<p>5. <i>Requests</i> the Council to continue to ensure all efforts to make further progress on aircraft technologies, operational improvements and sustainable alternative fuels be taken by Member States and reflected in their action plans to address CO2 emissions from international aviation, and to monitor the progress on implementation of action;  <b><i>{Further progress on non-MBM measures}</i></b></p>
<p>No genere nuevas barreras al crecimiento del transporte aéreo para las líneas aéreas de la región, ni limiten el desarrollo social y económico de sus países;</p>	<p>7. <i>Agrees on</i> the use of a phased implementation for the IAGOF scheme to accommodate the special circumstances of States, as follows: <b><i>{Phased implementation}</i></b>  a) First implementation phase applies from 2021 to the following:  1) States that are classified as high income States in terms of gross national income (GNI) per capita (calculated by the World Bank method);  2) States whose individual share of international aviation activities in Revenue Tonnes Kilometers (RTKs) in year 2018 is above 1.0 per cent of total RTKs, or whose cumulative share in the list of States from the highest to the lowest amount of RTKs reaches 80 per cent of total RTKs;  b) Second implementation phase applies from 2026 to the following:</p>

	<p>1) States that are classified as upper medium income States in terms of GNI per capita (calculated by the World Bank method);</p> <p>2) States whose individual share of international aviation activities in RTKs in year 2018 is above 0.5 per cent of total RTKs, or whose cumulative share in the list of States from the highest to the lowest amount of RTKs reaches 95 per cent of total RTKs; the IAGOF scheme does not apply to States which are classified as the Least Developed Countries (LDCs), Small Island Developing States (SIDS) or Landlocked Developing Countries (LLDCs), unless those States meet both criteria 1) and 2) in subparagraphs a) and b) above;</p> <p><b><i>{Exemptions of LDCs, SIDS and LLDCs}</i></b></p>
<p>Debe ser un Mecanismo que evite todas las medidas o acuerdos uni y multilaterales adicionales por parte de los Estados;</p>	<p><i>Noting</i> the support of the aviation industry for a single global carbon offsetting scheme, as opposed to a patchwork of State and regional MBMs, as a cost effective measure to complement a broader package of measures including technology, operations and infrastructure measures; <b><i>{Existing text from A38-18 preamble}</i></b></p>
<p>Su costo ajustado por unidad de producción, debe ser proporcional a la participación de los operadores en las emisiones internacionales globales, siendo éste un resultado justo y equitativo de forma que no genere distorsiones en el mercado;</p>	<p>8. <i>Agrees</i> that same requirements and rules shall apply to all aircraft operators on the same routes between participating States in the IAGOF scheme with a view to minimizing market distortion;</p> <p><b><i>{Minimize market distortion}</i></b></p> <p>9. <i>Agrees</i> that the amount of CO2 emissions required to be offset by an aircraft operator is calculated by multiplying its 2020 emissions with an annual growth rate of the international aviation sector's total emissions from 2021 compared to the 2020 levels;</p> <p><b><i>{Distribution with 100% sectoral rate, without adjustments for fast growers or early movers}</i></b></p>
<p>4. Asegurar que, bajo ninguna circunstancia, podrá aceptarse cualquier esquema que pretenda que los operadores de mercados emergentes (comprendidos por los principios del CMNUCC) o con mayor crecimiento paguen una mayor proporción a su participación en las emisiones totales internacionales de la industria, lo cual atentaría directamente contra los principios de la Convención y debe ser rechazado;</p>	<p>9. <i>Agrees</i> that the amount of CO2 emissions required to be offset by an aircraft operator is calculated by multiplying its 2020 emissions with an annual growth rate of the international aviation sector's total emissions from 2021 compared to the 2020 levels;</p> <p><b><i>{Distribution with 100% sectoral rate, without adjustments for fast growers or early movers}</i></b></p>