



## 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

#### IMPLANTACIÓN POR FASES EN EL MARCO DE LA MBM MUNDIAL

[Nota presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)]

#### RESUMEN

En respuesta a la propuesta del Consejo de la OACI sobre un texto de resolución de la Asamblea relativa al plan mundial de medida basada en el mercado (MBM) – *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Plan mundial de medida basada en el mercado (MBM)*, se exponen en la presente nota los puntos de vista de la IATA sobre la implantación por fases del plan para tener en cuenta las circunstancias especiales y capacidades respectivas de los Estados (en particular los Estados en desarrollo), reduciendo a lo mínimo la distorsión del mercado.

Se invita a la Asamblea a tener en cuenta los puntos de vista expresados en la presente nota de estudio al deliberar sobre el plan mundial MBM para la aviación internacional.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	La presente nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico E – <i>Protección del medio ambiente</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se solicitan recursos adicionales
<i>Referencias:</i>	

<sup>1</sup> Las versiones en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por la IATA.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 En la 72ª Asamblea general anual de la IATA, celebrada en Dublín en junio de 2016, las líneas aéreas afiliadas a la IATA instaron a “los gobiernos a que adopten en el 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI un mecanismo obligatorio mundial de compensación de las emisiones de carbono para abordar las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional de manera rentable, que podrá implantarse a partir de 2020” de conformidad con varios elementos de elaboración recomendados<sup>2</sup>.

1.2 A juicio de la IATA, un enfoque por fases para incluir rutas entre ciertos Estados podría abordar la diferenciación entre Estados teniendo en cuenta sus circunstancias especiales y capacidades respectivas (SCRC) de manera práctica, reconociendo así los niveles diferentes de desarrollo de los mercados de aviación. Sin embargo, consideramos que los criterios adoptados para clasificar a los Estados no deberían causar distorsiones en el mercado y que todos los explotadores por la misma ruta deberían ser tratados equitativamente, sea cual fuere su Estado de origen.

## 2. IMPLANTACIÓN POR FASES

2.1 Una implantación por fases, en que inicialmente el plan se aplicaría sólo a rutas entre ciertos países, debería considerarse como un tema clave de discusión en la elaboración de una MBM mundial. La IATA considera que la implantación por fases podría constituir un posible método apropiado para abordar las SCRC y reconocer los diferentes niveles de desarrollo de los mercados de aviación, a condición de que se reduzca a lo mínimo la distorsión del mercado y que se garantice una cobertura suficiente de las emisiones de la aviación internacional.

2.2 En cualquier ruta, todos los explotadores deberían recibir trato equitativo. La industria de líneas aéreas es extremadamente competitiva, hasta el punto que la aplicación de obligaciones de compensación para algunos explotadores por determinada ruta, mientras se exonere a otros de las mismas obligaciones por la misma ruta, podría dar lugar a distorsiones en el mercado.

2.3 La IATA conviene en que las emisiones no previstas en el plan, como resultado de implantación por fases o exoneraciones, no deberían redistribuirse para que sirvan de compensación para otros explotadores sujetos a la MBM mundial.

2.4 Para salvaguardar la integridad ambiental del plan mundial MBM, la proporción de emisiones de la aviación internacional cubiertas en las diferentes fases no debería ser inferior a lo previsto en el marco de la actual propuesta descrita en la nota C-WP/14489 del Consejo.

2.5 La IATA considera que la implantación por fases podría abrir el camino para reflejar el espíritu del acuerdo de París de 2015 y el principio de equidad y responsabilidades comunes pero diferenciadas y capacidades respectivas. En particular, la disposición especial para los países menos desarrollados (LDC), los pequeños Estados insulares en desarrollo (SIDS) y los países sin litoral en desarrollo (LLDC) limitará las repercusiones del plan en las economías en desarrollo y emergentes, a menos que el desarrollo y la competitividad de sus mercados de aviación justifiquen su inclusión.

2.6 En las deliberaciones sobre la clasificación de los Estados para poner en práctica la implantación por fases, es importante que los criterios de clasificación no aumenten directa o indirectamente las distorsiones del mercado ni minen indebidamente la cobertura de las emisiones de la aviación internacional.

---

<sup>2</sup> [Ref.: nota A39 ATAG sobre GMBM general].

2.7 Por último, reviste particular importancia que los criterios reflejen fielmente el nivel de las actividades de aviación. Los criterios pueden basarse en las emisiones de CO<sub>2</sub> o en toneladas-kilómetros de pago (RTK), pero deberían incluir todas las actividades de la aviación internacional hacia determinado país y a partir del mismo sin limitarse a las actividades de explotadores titulares de un certificado de explotador de servicios aéreos (AOC) en cada Estado, de otro modo se excluirían los explotadores no comerciales a los que no se exige dicho certificado. Si se utilizan datos relacionados con el AOC en los criterios para clasificar a los Estados, debería establecerse claramente que esto no significa que los explotadores no comerciales son automáticamente excluidos del plan mundial MBM.

### 3. CONCLUSIÓN

3.1 Se invita a la Asamblea a tener en cuenta los puntos de vista expresados en la presente nota de estudio al deliberar sobre el plan mundial MBM para la aviación internacional.

— FIN —