



**NOTA DE ESTUDIO**

**ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES**

**COMITÉ EJECUTIVO**

**Cuestión 22 del orden del día: : Protección del medio ambiente – La aviación internacional y el cambio climático – Políticas, normalización y apoyo a la implantación**

**ELEMENTOS CLAVE DE DISEÑO DE LAS MEDIDAS MUNDIALES DE MERCADO PARA LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL: POSTURA DEL BRASIL**

(Nota presentada por el Brasil)

**RESUMEN**

El Brasil considera que deben cumplirse los criterios clave para que el plan de medidas mundiales de mercado (GMBM) sea significativo y fructífero en el marco de las iniciativas mundiales contra el cambio climático. Entre esos criterios, las GMBM deben procurar alcanzar la integridad ambiental (desde el diseño hasta la implantación), simplicidad, rentabilidad, diferenciación sin discriminación y evitar cargas excesivas en materia administrativa y de costos. A continuación, se resume la postura del Brasil respecto de los elementos clave de diseño del plan de medidas mundiales de mercado de la aviación civil internacional, teniendo en cuenta esos requisitos.

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a:

- a) Tomar nota de la postura del Brasil respecto de los elementos clave de diseño de las GMBM.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	La presente nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico E – Protección del medio ambiente.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se solicitaron recursos adicionales.
<i>Referencias:</i>	Resolución A38-18 de la OACI: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 En su Resolución A38-18, la Asamblea decidió desarrollar un plan de medidas mundiales de mercado (GMBM) para la aviación internacional. De acuerdo con el punto 20 de la Resolución, el plan debe tener en cuenta las circunstancias especiales y las capacidades respectivas de los Estados, en particular, de los Estados en desarrollo y, a su vez, reducir al mínimo la distorsión del mercado. El Brasil considera que deben cumplirse criterios clave para que las GMBM sean significativas y fructíferas en el marco de las iniciativas mundiales contra el cambio climático. Entre esos criterios, el plan debe procurar alcanzar la integridad ambiental (desde el diseño hasta la implantación), simplicidad, rentabilidad, diferenciación sin discriminación y evitar cargas excesivas en materia administrativa y de costos. A continuación, se resume la postura del Brasil respecto de los elementos clave de diseño del plan de medidas mundiales de mercado de la aviación civil internacional, teniendo en cuenta los criterios ya descritos.

1.2 El Brasil acoge con agrado la adopción del Acuerdo de París en el contexto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático y las decisiones pertinentes adoptadas por la Conferencia de París sobre Cambio Climático. Este acuerdo histórico fue posible principalmente gracias a un enfoque innovador que se centró en las contribuciones determinadas a nivel nacional, al tiempo que reafirmó el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y capacidades respectivas y la diferenciación entre países desarrollados y en desarrollo. La labor de la OACI relacionada con un plan de GMBM y su implantación debe estar en plena consonancia con el Acuerdo de París y apoyar su aplicación, con el fin de evitar toda incoherencia entre dos organizaciones intergubernamentales en el marco de las Naciones Unidas.

## 2. POSTURA DEL BRASIL SOBRE ALGUNOS DE LOS ELEMENTOS CLAVE DE DISEÑO DE LAS GMBM

2.1 **Implantación gradual.** El Brasil considera que, para la implantación gradual mediante un enfoque basado en rutas, resulta fundamental tener en cuenta las distintas responsabilidades, capacidades y circunstancias de los Estados y, a su vez, reducir al mínimo las distorsiones del mercado. El Brasil respalda un enfoque de dos etapas para la aplicación de las GMBM, con una separación mínima de cinco años entre ellas, como se indicaba en la propuesta original del Presidente del Consejo. El Brasil ha promovido una clasificación de los Estados en cada etapa principalmente sobre la base de criterios del sector de la aviación, tales como las toneladas-kilómetro de pago (RTK) y el certificado de explotador de servicios aéreos (AOC), que refleje también los diferentes niveles de desarrollo. Aunque que el Brasil sigue favoreciendo este enfoque, se reconocen las dificultades que experimentan algunos Estados al aplicar esos criterios para definir los países que se encontrarían en cada fase. Teniendo en cuenta el nivel de madurez en el mercado y las responsabilidades y capacidades más amplias para hacer frente al cambio climático de los países desarrollados, es de suma importancia que esos países tomen la iniciativa para unirse a la GMBM desde la primera etapa del plan junto con otros países con mayores niveles de actividad aeronáutica, con miras a reducir al mínimo las distorsiones del mercado.

2.2 Con el fin de evitar desequilibrios regionales, el Brasil cree firmemente que todos los países de América del Sur y Central a los que no se aplican exenciones deben adherirse conjuntamente al plan en la segunda etapa, de modo de gestionar las posibles distorsiones del mercado en el tránsito internacional hacia y desde la región.

2.3 **Distribución de las obligaciones de compensación.** En el proyecto de Resolución de la Asamblea presentado por el Presidente del Consejo se propone un enfoque 100% sectorial como cálculo

básico para la distribución. A pesar del amplio apoyo al enfoque 100% sectorial, aún no se ha resuelto esta cuestión. El Brasil apoya el enfoque 100% sectorial para la distribución de las obligaciones de compensación, ya que este permite atenuar posibles distorsiones del mercado y equilibrar las responsabilidades históricas de los países con el principio de no discriminación del Convenio de Chicago.

2.4 Los mercados de aviación de los países en desarrollo tienen un gran potencial de crecimiento, dada su sensibilidad a la elasticidad-ingreso. Como el tránsito aéreo internacional desde y hacia los países en desarrollo tiende a tener una tasa de crecimiento superior al promedio mundial y considerablemente más elevada que la de los mercados maduros, si la distribución de obligaciones se basa en las tasas de crecimiento individuales, las líneas aéreas de los países cuyos mercados no son maduros soportarían una carga más alta que las de los países con mercados maduros, que son quienes ya han contribuido en mayor medida a las emisiones del sector de la aviación. La adopción del enfoque 100% sectorial ayuda a hacer frente a ese desequilibrio.

2.5 Durante la reunión del Grupo asesor sobre el medio ambiente (EAG)/15, celebrada en enero de 2016, el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) presentó los resultados de una serie de análisis realizados sobre los elementos de diseño de las medidas basadas en el mercado (MBM). Uno de los análisis efectuados a pedido del Consejo fue una comparación de la posible distorsión del mercado entre los distintos planes de distribución de las obligaciones de compensación. Según las conclusiones del CAEP, el uso de un enfoque individual generaría más distorsiones en el mercado, con una gran diferencia en el costo de compensación relativo entre rutas. Además, en la misma ruta, dos transportistas aéreos podrían tener distintas obligaciones de compensación. La adopción del enfoque 100% sectorial puede evitar esa situación, ya que las repercusiones serían las mismas para todas las rutas (y todos los explotadores de la misma ruta). El enfoque 100% sectorial para la distribución de las obligaciones de compensación reduce las posibilidades de crear distorsiones, incluso para "los explotadores de crecimiento rápido" y los "nuevos ingresantes". Por lo tanto, es la forma más adecuada de preservar el principio de no discriminación de la OACI, teniendo en cuenta las circunstancias especiales y capacidades respectivas de los países.

2.6 El Brasil ha presentado por separado un documento de trabajo que contiene argumentos técnicos pormenorizados en favor del enfoque 100% sectorial.

2.7 **Revisión e implantación:** La implantación de las GMBM debe ser sensible a la integridad del medio ambiente y estar en consonancia con el régimen en virtud de la Conferencia de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), el principal foro multilateral para hacer frente al cambio climático mundial. La labor que se encomiende al CAEP en el futuro con respecto a la implantación de las GMBM, en particular en criterios de unidades de emisiones, debe estar guiada por la consistencia con la CMNUCC y su Acuerdo de París. Los avances en el marco del CAEP no deben entrar en conflicto ni superponerse con las normas de la CMNUCC y los textos de orientación sobre las medidas basadas en el mercado. Al ser dos organizaciones intergubernamentales, la OACI y la CMNUCC no pueden llegar a resultados diferentes sobre el mismo tema.

2.8 Con el fin de poner en práctica esta lógica en la Resolución de la Asamblea, por una parte, los Estados, deben decidir que las unidades de reducción de emisiones generadas bajo el Mecanismo para un desarrollo limpio del Protocolo de Kyoto y el mecanismo establecido con arreglo al párrafo 4 del artículo 6 del Acuerdo de París no estarán sujetas a una vigilancia, notificación y verificación (MRV) posteriores por el CAEP/OACI, es decir, que son automáticamente aptas para cumplir los requisitos de las GMBM. Por otra parte, se debe perfeccionar el texto presentado por el presidente de la Reunión de Alto Nivel (Montreal, 10 al 13 de mayo de 2016) para garantizar que la labor en el marco del CAEP relativa a otros tipos de unidades de emisión se elabore de manera coherente con el

régimen de la CMNUCC. Dado que la orientación y las normas que permitan la aplicación del artículo 6 del Acuerdo de París se elaborarán en los próximos años, lo que coincidirá con la labor futura del CAEP sobre el tema, cabe afirmar que ambos se pueden articular. La Asamblea debe disponer lo necesario para lograr esa coherencia al encomendar la labor futura que se llevará a cabo en el marco del CAEP.

2.9 Al Gobierno del Brasil le preocupa que, entre las unidades evaluadas por el CAEP como potencialmente aptas para las GMBM, existen normas cuya integridad ambiental es cuestionable, que adoptan enfoques que han sido rechazados sistemáticamente en el marco de la CMNUCC o no deben someterse a la autorización de los Estados nacionales anfitriones. En consonancia con su contribución determinada a nivel nacional prevista en el marco del Acuerdo de París, el Brasil no reconocerá el uso por otras Partes de ninguna de las unidades de los resultados de mitigación logrados en Brasil que se adquieran a través de ningún mecanismo, instrumento o arreglo que no haya sido establecido en virtud de la Convención, su Protocolo de Kyoto o su Acuerdo de París. El Gobierno del Brasil también hace hincapié en que toda transferencia de unidades de resultados de mitigación logrados en el Brasil estará sujeta al consentimiento previo y fundamentado del Gobierno Federal. Desde el inicio, el Brasil manifiesta su reserva sobre el uso de toda unidad que no cumpla estas condiciones.

### 3. **DECISIÓN DE LA ASAMBLEA**

3.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) Tomar nota de la postura del Brasil respecto de los elementos clave de diseño de las GMBM.

— FIN —