

**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****DISTRIBUCIÓN DE LAS OBLIGACIONES DE COMPENSACIÓN DEL PLAN GMBM**

(Nota presentada por Brasil)

RESUMEN

Uno de los principales elementos de diseño del Plan Mundial de Medidas Basadas en el Mercado (GMBM) para la aviación internacional es la distribución de las obligaciones de compensación (párrafo 9 del proyecto de Resolución de la Asamblea). Esta nota de estudio tiene por objetivo resumir algunos de los argumentos técnicos en apoyo de la adopción del enfoque 100% sectorial, cuyas ventajas han sido ampliamente debatidas en el Grupo asesor sobre el medio ambiente (EAG), en las rondas del Diálogo Mundial de la Aviación (GLAD) y en la Reunión de alto nivel. Brasil invita a la Asamblea a decidir una distribución de las obligaciones de compensación que evite distorsiones del mercado y suponga un costo desproporcionado para el desarrollo del tránsito aéreo internacional de alguna región.

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

- reafirmar el compromiso de la OACI con el principio de no discriminación del Convenio de Chicago;
- tener en cuenta los argumentos técnicos descritos a continuación en relación con la adopción del enfoque 100% sectorial; y
- decidir una distribución de las obligaciones de compensación que evite distorsiones del mercado y supongan un costo desproporcionado para el desarrollo del tránsito aéreo internacional de alguna región.

<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>	No son necesarios recursos adicionales
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">Resolución A38-18 de la Asamblea de la OACI: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático.Informe de los resultados de la Reunión de alto nivel sobre un Plan mundial de medidas basadas en el Mercado (HLM-GMGM) – 24/05/12

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Resolución de la Asamblea en su 38ª periodo de sesiones solicita al Consejo que trabaje sobre los aspectos técnicos y los efectos ambientales y económicos de posibles alternativas para el plan mundial de medidas basadas en el mercado. De conformidad con la Resolución A38-18, el Plan mundial MBM debe tener en cuenta el principio de no discriminación y las circunstancias especiales y capacidades respectivas de los Estados miembros. Brasil ha participado constructivamente en la elaboración de propuestas sobre esta cuestión y ha recibido con beneplácito la iniciativa del Presidente del Consejo de presentar el texto de proyecto de Resolución de la Asamblea sobre el Plan GMBM.

1.2 Uno de los principales elementos de diseño del Plan GMBM es la distribución de las obligaciones de compensación (párrafo 9 del proyecto de Resolución de la Asamblea). El proyecto de Resolución de la Asamblea presentado por el Presidente del Consejo propone un enfoque 100% sectorial como cálculo básico para la distribución. A pesar del amplio apoyo del enfoque 100% sectorial, la cuestión permanece sin resolver. Esta nota de estudio tiene por objetivo resumir algunos de los argumentos técnicos que apoyan su adopción, tal como se debatió en el Grupo asesor sobre el medio ambiente (EAG), en los Diálogos Mundiales de la Aviación (GLAD) y en las Reuniones de Alto Nivel.

2. ARGUMENTOS TÉCNICOS EN APOYO DEL ENFOQUE 100% SECTORIAL

2.1 **Madurez del mercado.** Una forma estándar de catalogar la “madurez” de un mercado es utilizando el valor de la elasticidad-renta del mercado (por ejemplo, la respuesta del volumen de tránsito aéreo a cambios en la renta disponible de la población). En mercados maduros, la elasticidad-renta de la demanda de transporte aéreo es baja, es decir la demanda de transporte aéreo no cambia significativamente cuando aumenta la renta disponible de la población. Por otro lado, en mercados con una madurez elevada, la demanda de transporte aéreo tiende a crecer cuando aumenta la renta disponible. En países con mercados no maduros, existe un elevado potencial de crecimiento ya que una parte considerable de la población no tiene acceso al transporte internacional debido a limitaciones en sus ingresos. El desarrollo económico derivado de un incremento de la renta per cápita tiende a estar acompañado de una mayor demanda de transporte aéreo. El Grupo de acción sobre transporte aéreo (ATAG) ha publicado un estudio en julio de 2016 que muestra la tasa de crecimiento medio anual del tráfico internacional prevista por región desde 2014 a 2034, tal como se ilustra en la Figura 1.

Figura 1 – Previsión de la tasa de crecimiento anual del tráfico internacional por región, 2014 – 2034

AFRICA	5.4%
ASIA-PACIFIC	5.1%
EUROPE	3.6%
LATIN AMERICA & CARIBBEAN	4.7%
MIDDLE EAST	6.0%
NORTH AMERICA	2.7%
APEC	3.9%
EUROPEAN UNION	3.6%
SMALL ISLANDS STATES	4.9%
DEVELOPING COUNTRIES	5.0%
OECD	3.5%
WORLD	4.3%

Fuente: Aviation Benefits Beyond Borders - ATAG¹

2.2 El estudio muestra que el tráfico aéreo internacional hacia y desde países en desarrollo tiende a tener una tasa de crecimiento ligeramente superior a la media mundial y significativamente más elevada que los mercados maduros. Por tanto, si la distribución de la compensación se basa en tasas de crecimiento individuales, las líneas aéreas de países con mercados no maduros soportarán costos superiores que las de países con mercados maduros, con el consiguiente efecto sobre el potencial de crecimiento de los mercados no maduros. La adopción del enfoque sectorial 100% contribuye a abordar este desequilibrio. Es importante evitar que la distribución de la obligación de compensación imponga un costo desproporcionado a países con potencial de desarrollo de la aviación internacional y que afecte relativamente poco a países con mercados maduros que históricamente han contribuido más a las emisiones del sector de la aviación.

2.3 El método de distribución de las obligaciones de compensación establece la tasa (sectorial, individual o mixta) que debe multiplicarse por el incremento de las emisiones de los explotadores (la media de los últimos tres años). Con el enfoque 100 % sectorial, la tasa sería la misma para todos los transportistas y la obligación de un explotador se calcularía solamente conforme a su cuota de emisiones, que refleja aproximadamente su cuota de mercado. Con ello se evita que la distribución de la obligación suponga un costo desproporcionado a países con potencial de desarrollo de la aviación internacional. Si se utilizara un enfoque individual, la obligación de un explotador se calcularía en base a su cuota de las emisiones y el crecimiento de las mismas, dando lugar a costos adicionales y distorsiones del mercado.

2.4 **Incentivos para la reducción de emisiones de CO₂.** Uno de los argumentos esgrimidos para proponer la adopción de un enfoque más individualizado se basa en el hecho de que los incentivos para la reducción de las emisiones de CO₂ serían mayores que los incentivos creados mediante un enfoque 100% sectorial. Debe, sin embargo, advertirse de algunas reservas importantes a este argumento. En primer lugar, el principal incentivo para la reducción de las emisiones de CO₂ es el costo del combustible, que puede ascender al 40% de los costos totales de un transportista aéreo. La aviación civil es un sector gestionado en base al principio de eficiencia. Para que una empresa continúe siendo competitiva tiene que invertir en medidas que garanticen la mayor eficiencia posible en el uso del combustible. Es por ello que se considera necesario un plan de compensaciones del sector para completar el conjunto de medidas hasta se disponga de alternativas sostenibles, como los biocombustibles, a precios competitivos.

2.5 **Distorsión del mercado.** El debate sobre el Plan mundial de MBM para la aviación internacional debe equilibrar las responsabilidades históricas de los Estados en relación con el cambio climático y el principio de no discriminación. Brasil entiende que el principio de no discriminación entre explotadores, que forma parte del Convenio de Chicago, es esencial para evitar distorsiones del mercado en la aviación civil internacional. Los Estados miembros han realizado un enorme esfuerzo durante las negociaciones para salvaguardar el principio de no discriminación entre transportistas aéreos y evitar distorsiones del mercado. Brasil ha contribuido a la conciliación de las responsabilidades históricas y del principio de no discriminación apoyando la idea de que todos los transportistas aéreos deberían tener el mismo tratamiento cuando exploten la misma ruta.

2.6 Durante la 15ª reunión del Grupo asesor sobre el medio ambiente (EAG/15) 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 del MBM. Uno de los análisis realizados a petición del Consejo ha sido la comparación de la potencial distorsión del mercado de los diversos planes

¹ <http://aviationbenefits.org/> página 18.

de distribución de obligaciones de compensación. A continuación se reproducen las conclusiones del CAEP:

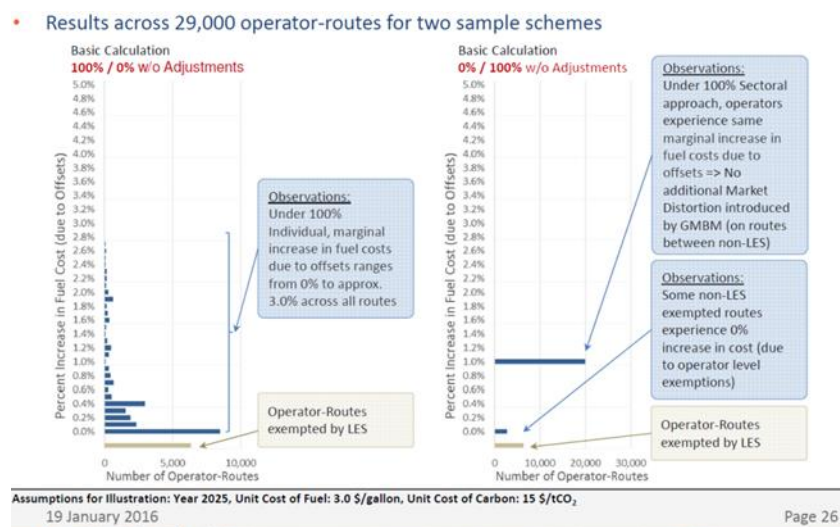
“Efectos de los planes de distribución:

- **La mínima diferencia en el costo relativo debido a compensaciones en las rutas se logra con el enfoque 100% sectorial (todas las rutas sufren el mismo efecto);**
- **La mayor diferencia/dispersión en costos debida a las compensaciones se observa para un enfoque 100% individual y acumulativo;**
- **El grado de distorsión del mercado está limitado y directamente relacionada con el precio de la compensación”**

Según las conclusiones del CAEP, un enfoque individual generaría más distorsiones del mercado, con una gran diferencia en costos relativos de las compensaciones en las rutas. Además, en la misma ruta dos transportistas aéreos tendrían diferentes obligaciones de compensación, lo que produciría significativas distorsiones del mercado. La adopción del enfoque 100% sectorial puede evitar dicha situación ya que todas las rutas (y todos los explotadores en la misma ruta) estarán sujetos a los mismos efectos.

2.7 La Figura 2 muestra el estudio del CAEP en el que se comparan dos planes de distribución de obligaciones de compensación: el primero con un enfoque 100% individual y el segundo con un enfoque 100% sectorial.

Figura 2 – Comparación de planes



Fuente: CAEP-OACI

La comparación demuestra que el enfoque 100% sectorial para la distribución de las obligaciones de compensación es el que tiene menos probabilidades de crear distorsiones del mercado, teniendo en cuenta tanto agentes con un elevado crecimiento como a nuevos entrantes. Por tanto, es la forma más adecuada de preservar el principio de no discriminación de la OACI al tiempo que tiene en cuenta las circunstancias especiales de los países y sus respectivas capacidades, es decir, “diferenciación sin discriminación”.

3. **DECISIÓN DE LA ASAMBLEA**

3.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) reafirmar el compromiso de la OACI con el principio de no discriminación del Convenio de Chicago;
- b) tener en cuenta los argumentos técnicos descritos en relación con la adopción del enfoque 100% sectorial;
- c) decidir una distribución de las obligaciones de compensación que evite distorsiones del mercado y supongan un costo desproporcionado para el desarrollo del tránsito aéreo internacional de alguna región.

— FIN —