



NOTA DE ESTUDIO

REUNIÓN DE ALTO NIVEL SOBRE UN PLAN MUNDIAL DE MEDIDAS BASADAS EN EL MERCADO

Montreal, 11 - 13 de mayo de 2016

Cuestión 1 del orden del día: Examen del proyecto de texto de Resolución de la Asamblea sobre un plan mundial de MBM para la aviación internacional

OPINIONES DE LOS ESTADOS UNIDOS RESPECTO A UN PLAN MUNDIAL MBM PARA LA AVIACIÓN INTERNACIONAL

(Nota presentada por los Estados Unidos)

RESUMEN

Los Estados Unidos apoyan el enfoque integral de la OACI para lograr un crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 por medio de un “paquete de medidas” que comprende mejoras técnicas, operacionales y de infraestructuras; combustibles alternativos sostenibles; una norma respecto al CO₂ para las aeronaves; y la elaboración de una medida mundial de mercado. En esta nota se establece el objetivo de los Estados Unidos de llegar a una decisión en la próxima Asamblea respecto a adoptar una medida mundial de mercado para la aviación internacional y se presentan opiniones sobre elementos clave que se consideran.

Las medidas propuestas a la HLM-GMBM figuran en el párrafo 4.

1. ANTECEDENTES

1.1 Los Estados Unidos están a favor de fomentar el crecimiento sostenible del sector de la aviación, que incluyen abordar las repercusiones de la aviación civil en el clima y el medio ambiente. Con dicho fin, los Estados Unidos apoyan el enfoque de la OACI para lograr un crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 por medio de un “paquete de medidas” que comprende mejoras técnicas, operacionales y de infraestructura; combustibles alternativos sostenibles; una norma respecto al CO₂ para las aeronaves; y la elaboración de una medida mundial de mercado (GMBM).

1.2 Los Estados Unidos han asumido el compromiso de responder al mandato otorgado por la Asamblea de 2013 y tomar una decisión en la Asamblea General de la OACI de 2016 para adoptar una GMBM. Estimamos que la GMBM es un complemento crítico para los otros elementos del paquete de medidas, dado que permitirá al sector lograr un crecimiento neutro en carbono para 2020 a un costo considerablemente inferior al que sería posible con reducciones sectoriales solamente. También es imprescindible que en la OACI se decida adoptar una GMBM a fin de evitar enfoques parciales a nivel de país o región que pueden ser incompatibles, superponerse y resultar en mayores costos.

2. ANÁLISIS

2.1 Los Estados Unidos agradecen la iniciativa del Presidente del Consejo de la OACI de presentar un proyecto de Resolución de la OACI para la adopción de una GMBM. Dicha propuesta ha constituido la base de análisis productivos entre los miembros del Grupo de alto nivel y asistentes a los Diálogos de la aviación mundial (GLAD). Además, ha permitido a los Estados miembros acercarse considerablemente en términos de cuestiones clave y aspectos técnicos de la GMBM.

2.2 Tomamos nota de que la propuesta del Presidente mantiene la soberanía de los Estados miembros de la OACI y reconoce que dichos Estados desempeñarán un papel principal en la implantación de la GMBM aplicando normas establecidas internacionalmente y métodos recomendados que habrán de elaborar sus propios explotadores.

2.3 Aplaudimos la incorporación de un enfoque basado en la ruta, que será clave para minimizar las posibles distorsiones del mercado que resultan de la GMBM y mantener la no discriminación, que es el sello del Convenio de Chicago. También apoyamos la inclusión de “excepciones técnicas” en la propuesta, que pueden equilibrar efectivamente el ámbito medioambiental de la GMBM con la carga administrativa impuesta a los explotadores y los Estados miembros.

2.4 La propuesta del Presidente también adopta un enfoque pragmático para elaborar la GMBM, reconociendo la importancia de ponerse de acuerdo sobre los elementos clave de la GMBM este año y reconociendo también que el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) de la OACI necesitará adoptar medidas después de la Asamblea para desarrollar los elementos técnicos necesarios para implantar la GMBM. También es pertinente que en la propuesta se pida más creación de capacidad y asistencia por parte de la OACI y los Estados miembros a fin de asegurar que todos los países puedan implantar la GMBM.

2.5 Más importante aún, la propuesta del Presidente procura abordar varias cuestiones que se superponen y que serán críticas para llegar a un consenso sobre una GMBM. La propuesta procura abordar preocupaciones acerca de la distorsión del mercado y la no discriminación, reflejar las diferencias clave entre los Estados miembros que reflejan, parcialmente, las diferencias entre las respectivas partes interesadas, y lograr un alto grado de integridad medioambiental manteniendo todo lo más simple posible. Sin embargo, lograr el equilibrio justo entre estas cuestiones no es una tarea fácil. A fin de ayudar y facilitar el proceso de llegar a un consenso, los Estados Unidos desearían señalar en la sección que sigue algunas áreas clave que, estimamos, requieren una consideración más a fondo y ajuste.

3. AJUSTES RECOMENDADOS

3.1 Con respecto al “alcance” de la GMBM, los Estados Unidos estiman que es crítico que la GMBM logre el ámbito de aplicación más amplio posible, y que aborde también las circunstancias especiales de los Estados con niveles más bajos de actividad de la aviación y/o menos capacidad. Una forma de hacer esto es por medio de un enfoque progresivo, del cual se refleja una versión en la propuesta del Presidente. Si bien los Estados Unidos aprecian esa propuesta, creemos que son necesarios más ajustes para asegurar un alcance más amplio, respetando siempre las circunstancias especiales de los Estados. Con este fin, en vez de excluir permanentemente a Estados de participar en la GMBM, proponemos dar a los Estados con poca actividad y a los Estados con poca capacidad la opción de “exclusión” por períodos específicos. Por ejemplo, los Estados con niveles de actividad por debajo de un umbral determinado podrían optar por la exclusión en la primera fase, y los Estados con niveles de actividad por debajo de un nivel aún más bajo podrían optar por estar totalmente excluidos de la GMBM. Los Estados con poca capacidad (es decir, los Estados menos desarrollados) también podrían tener la opción de estar excluidos totalmente de la GMBM. Dar a los Estados la opción de excluirse, en vez de tomar la decisión de excluirlos, probablemente conduzca a niveles más elevados de participación,

especialmente si se proporciona creación de capacidad. Esto dará a los Estados que la necesitan la flexibilidad para decidir por sí mismos cuándo están listos para participar.

3.2 Observamos que no está claro si la RTK de los Estados para fines de la “incorporación gradual” debe calcularse basándose en la actividad de los titulares de AOC o las RTK de los vuelos hacia y/o desde esos Estados. Las implicaciones de esta versión deberían tenerse en cuenta.

3.3 Con respecto a la distribución de requisitos de compensación entre transportistas, los Estados Unidos se oponen a la propuesta del Presidente respecto a que la cantidad de emisiones de CO₂ que ha de ser compensada por explotadores de aeronaves civiles debería basarse en el 100% del porcentaje de crecimiento sectorial para la totalidad del plan. Estimamos que para el enfoque de distribución es necesario crear cierto equilibrio entre los transportistas de crecimiento rápido y de crecimiento lento, y esto no ocurre usando un enfoque sectorial estático del 100%. Un enfoque sectorial estático del 100% impone una carga indebida en los transportistas de crecimiento lento, incluidos los transportistas de los países en desarrollo y esto no es un incentivo adicional para que cada explotador reduzca sus propias emisiones, puesto que el requisito de compensación se determina por el porcentaje de crecimiento sectorial. Por el contrario, los Estados Unidos apoyan un enfoque dinámico, que inicialmente favorecería el porcentaje de crecimiento sectorial y después en el curso del plan habría una transición hacia un porcentaje de crecimiento individual.

3.4 Como muchos otros países, estimamos que con la adopción de una MBM por la OACI las emisiones de la aviación internacional no estarían sujetas a medidas de duplicación o superposición aplicadas individualmente por países o regiones. Si bien apreciamos el lenguaje preambular del texto del Presidente y notamos la importancia de una solución mundial, creemos que es necesario un lenguaje más firme, operacional, para desalentar las medidas adicionales, de duplicación, para abordar las mismas emisiones internacionales.

3.5 Con respecto a las recomendaciones técnicas sobre vigilancia, notificación y verificación (MRV) y criterios de unidades de emisión (EUC), apoyamos las recomendaciones técnica y medioambientalmente vigorosas presentadas hasta ahora por el CAEP. Estimamos que el CAEP podría continuar trabajando hasta y después de la Asamblea a fin de finalizar todo trabajo inconcluso y elaborar normas y métodos recomendados y procedimientos (SARPS) y textos de orientación conexos, incluso respecto a MRV y EUC.

3.6 Con respecto a la disponibilidad de compensaciones, el mecanismo para un desarrollo limpio (MDL) de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) es ampliamente conocido y ha contribuido de modo importante al desarrollo respetuoso del medio ambiente en varios Estados miembros de la OACI. Dicho esto, la distribución geográfica de proyectos MDL no ha sido equilibrada y ha favorecido a los países en desarrollo más grandes, mientras que otros programas que no son de la CMNUCC se han aplicado más ampliamente en países más pequeños y más pobres. Además, el uso exclusivo de unidades de una sola institución podría aumentar los costos y crear limitaciones indebidas a la oferta en el marco de la GMBM. Por consiguiente, si bien la OACI puede reconocer y promover los programas de la CMNUCC, pensamos que es crucial que la GMBM permita el uso de compensaciones de una amplia variedad de buenos programas sobre el medio ambiente que satisfacen los criterios EUC, como lo recomendó el CAEP.

3.7 A fin de evaluar la eficacia, y mejorar y revisar la GMBM, cuando corresponda, recomendamos que se establezca un mecanismo de examen para examinar periódicamente la GMBM y los elementos que la componen, incluidos los costos asociados con la GMBM, comenzando no más tarde de tres años después de la implantación de la GMBM.

3.8 Los Estados Unidos presentarán en el futuro opiniones adicionales sobre la propuesta, según corresponda.

4. **MEDIDAS PROPUESTAS A LA REUNIÓN**

4.1 Se invita a la HLM-GMBM a:

- a) tomar nota del apoyo de los Estados Unidos para la adopción de una GMBM en la Asamblea de 2016 de la OACI; y
- b) tomar nota de las opiniones de los Estados Unidos y los ajustes sugeridos para ciertos elementos del proyecto de texto de la Resolución sobre la GMBM.

— FIN —