

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO POSTAL 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/28-NE/22
13/03/12

**VIGÉSIMO OCTAVA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/28)**

(Santo Domingo, República Dominicana, 13 al 15 de marzo de 2012)

**Cuestión 4 del
Orden del día: Medio ambiente**

**Cuestión 4.4 del
Orden del Día: Tratamiento de la cuestión “medidas de mercado” (MBMs) en el Consejo de
la OACI**

(Nota de estudio presentada por Argentina)

**Nota elaborada en conjunto por el Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Exterior y
Culto de la República Argentina y la
Dirección Nacional de Transporte Aéreo de la Administración Nacional de Aviación Civil de la
República Argentina.**

1. Antecedentes.

En la primera sesión del Comité de Transporte Aéreo correspondiente al 195º período de sesiones del Consejo de la OACI, celebrada el 23 de enero de 2012, el Presidente del Consejo mencionó su intención de crear un grupo con miras a acelerar la labor relativa a las medidas basadas en criterios de mercado (MBMs) para mitigar el efecto de la emisión de gases de efecto invernadero en la aviación civil internacional. A tal efecto, se estableció un grupo de trabajo *ad hoc* integrado por seis miembros del Consejo designados para cada región de la OACI (Australia, Dinamarca, Emiratos Árabes Unidos, Estados Unidos, Guatemala y Nigeria), y por un representante de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA). Se determinó que dicho grupo definiría y reduciría el número de opciones relativas a un plan mundial de MBMs y presentaría en el 195º período de sesiones del Consejo un menú de “opciones recomendadas”.

El grupo celebró cuatro sesiones en el período del 2 de Febrero al 1 de Marzo de 2012, para lo cual contó con el apoyo técnico de determinados expertos designados *ad hoc*. Como resultado de su trabajo, se presentaron cuatro recomendaciones:

- a) La fijación de cuatro opciones relativas a un plan mundial de MBMs.
- b) El respaldo a la utilización de determinados criterios de evaluación de dichas opciones.
- c) La solicitud al Secretario General para que presente al Consejo, en su 196° período de sesiones, los resultados de la evaluación de las opciones.
- d) La solicitud al Secretario General para que continúe los trabajos en torno al marco para las MBMs, de conformidad con el párrafo 13 de la Resolución A37-19.

El detalle completo de lo actuado y de las propuestas efectuadas se encuentra incluido en el C-WP/13828, de fecha 2 de Marzo de 2012, el cual se acompaña a esta Nota de Estudio como **Adjunto**, y cuyo tratamiento en la 195ª. sesión del Consejo está previsto para el día 14 de Marzo de este año.

2. Análisis.

Al respecto, creemos oportuno presentar algunas reflexiones de importancia.

Ante todo, cabe recordar que, en la 37° Asamblea General de la OACI, Argentina, Brasil, China, Cuba, India y Arabia Saudita, y mediante la "Declaración de Cuba" (Declaración de "reserva" a la que adhieron otros Estados de la Región, como Bolivia y Venezuela), presentaron reservas a los párrafos 6, 12, 14, 15 y 16 de la Resolución A 37-19 ("Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente-Cambio Climático"), por introducir conceptos en materia de reducción de emisiones, medidas basadas en el mercado (MBMs), y disposiciones "*de minimis*" que son contrarios a los principios establecidos en la Convención Marco de Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), toda vez que no diferencian entre países desarrollados y en desarrollo, incumpliendo así el principio de las responsabilidades comunes pero diferenciadas.

No podemos dejar de manifestar una profunda preocupación por el hecho de que una de las decisiones más trascendentales para la Organización en materia de cambio climático haya sido abordada sólo por un reducido grupo de representantes. Por supuesto, se valora el trabajo y empeño de cada uno de los integrantes del grupo ad hoc, pero sin por ello dejar de observar que el mismo no refleja de manera alguna las diversas posiciones de los Estados sobre el tema.

En igual sentido, el Grupo de Expertos que asesoró al Grupo ad hoc no contó con suficiente representación geográfica. A la reunión que fue convocada en Montreal a finales de Febrero de 2012 solamente asistieron expertos de cinco (5) países. Sin embargo, participaron dos (2) expertos de la industria. Es cuando menos cuestionable el importante rol otorgado a la industria por sobre los intereses de los propios Estados. También llama la atención que la Comisión Europea haya podido designar a dos (2) expertos. Esto ciertamente produce un desbalance que conspira contra la participación de los Estados, siendo éste un factor clave por cuanto nos encontramos ante un problema global que requiere de un nivel de cooperación a nivel internacional sin precedentes.

Asimismo, se advierte que los criterios de evaluación no contemplan un elemento fundamental que debe ser tenido en cuenta para zanjar las diferencias existentes entre países desarrollados y países en vías de desarrollo, es decir: el principio de las responsabilidades comunes pero diferenciadas (CBDR – por sus siglas en inglés).

Somos de la opinión que los futuros trabajos de la OACI sobre MBMs deberán inexorablemente analizar de qué forma todas y cada una de las MBMs tendrán en consideración el principio de CBDR a la hora de su implementación. Ninguna decisión de la OACI sobre la cuestión

ambiental y de las emisiones de gases de efecto invernadero debería afectar los principios ni prejuzgar las negociaciones actuales del proceso de la CMNUCC.

En adición, resulta de capital importancia que la OACI elabore medidas para asistir a los países en desarrollo en cuanto al acceso a recursos financieros, transferencia de tecnología y creación de capacidades. En ese sentido, se debería trabajar en la OACI para asegurar, de acuerdo con lo establecido en los artículos 4.3 de la CMNUCC, el apoyo en términos de recursos financieros y transferencia de tecnologías por parte de los países desarrollados a los países en desarrollo, de manera que éstos puedan satisfacer los gastos adicionales resultantes de la aplicación de medidas de mitigación. La magnitud de dicha asistencia determinará la medida en que los países en desarrollo podrán aplicar acciones nacionales voluntarias de reducción de emisiones en el transporte aéreo internacional.

En tal sentido, cualquier diseño futuro no debería derivar en normas vinculantes que se apliquen de manera no diferenciada entre los países, por lo que no se deberán atribuir obligaciones específicas a los Estados, y se deberán tener en cuenta las circunstancias específicas y las diferentes capacidades de los mismos.

Finalmente, en relación con este tema, se considera importante alertar a los miembros de la CLAC sobre una cuestión peculiar de la Directiva Europea 2008/101/CE. Esta Directiva, que incorpora a la aviación civil internacional al esquema de comercio de emisiones (EU-ETS), promete “revisar” su aplicación en caso de que terceros Estados decidan poner en práctica “medidas equivalentes” a la propia Directiva. Aunque no se definen tales medidas, claramente se pretende introducir la idea de que la adopción de un esquema similar por los Estados afectados podría ser tomada en cuenta (sin hacer, empero, un compromiso efectivo en tal sentido) para dispensar en parte, o en todo, a ese Estado del cumplimiento de la Directiva. Por un lado, esto encubre una dialéctica que afecta severa e ilegítimamente a la soberanía de los Estados para regular como mejor les parezca sobre su propio espacio aéreo. En efecto, el mensaje es éste: los demás Estados no son libres para legislar sobre emisiones sobre su propio espacio aéreo (o para no hacerlo), por cuanto sólo tienen dos opciones: o se someten al esquema europeo o construyen su propio esquema. Esta situación, como se advierte, no concuerda con la potestad de cada Estado de legislar en su propio territorio.¹

Pero además, esta “propuesta” europea lo único que lograría sería empeorar el estado de situación, por cuanto si los terceros Estados siguieran este “consejo” nos encontraríamos con una multiplicidad de esquemas internacionales que, aún cuando en el mejor de los supuestos no se superpusieran, lograrían extender la imposición de esta ilegítima tributación sobre toda la aviación internacional, afectando a todos los estados, independientemente de que efectivamente operen o no vuelos a la Unión Europea.

3. Medidas propuestas al Grupo de Expertos.

Se propone al grupo de expertos:

- a) Se haga circular esta Nota a las autoridades aeronáuticas y diplomáticas de sus respectivos Estados, explicando sus alcances e importancia.

¹ Recordemos que la soberanía sobre el espacio aéreo correspondiente al territorio de un Estado es un principio fundacional de todo el sistema que regula la aviación internacional, y del cual se derivan muchísimos otros. No sólo está expresamente establecido en el artículo primero del Convenio de Chicago, sino que su reconocimiento se retrotrae hasta el primer texto internacional en la materia, el Convenio Internacional de Navegación Aérea de París de 1919 (precursor del Convenio de Chicago) y aún a sus borradores elaborados por la Conferencia Internacional de París de 1910. Es más, la mención al “reconocimiento” de este principio, expresada en el texto legal, indica que se trata de un derecho incluso preexistente a estas consagraciones normativas.

- b) Se subraya la conveniencia de actuar en conjunto para procurar que todas las decisiones que se adopten sobre esta materia, en el ámbito de la OACI, respeten el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y los demás principios de la CMNUCC.
- c) Se convoque al Grupo de Estados de Latinoamérica y el Caribe (GRULAC) para que se aúnen posiciones al respecto y, a la vez, se contacten con los demás Estados extracomunitarios del Consejo, para presentar un frente de oposición sólido y bien fundamentado a este respecto.



Organización de Aviación Civil Internacional

C-WP/13828
2/3/12**NOTA DE ESTUDIO****CONSEJO — 195º PERÍODO DE SESIONES****Asunto núm. 50: Cuestiones relativas al medio ambiente****INFORME SOBRE LOS RESULTADOS DEL GRUPO DE TRABAJO *AD HOC* SOBRE MEDIDAS BASADAS EN CRITERIOS DE MERCADO (MBM)**(Nota presentada por el presidente del Grupo de trabajo *ad-hoc* sobre MBM)**RESUMEN**

En la primera sesión del Comité de Transporte aéreo en el 195º período de sesiones, celebrada el 23 de enero de 2012, el Presidente del Consejo mencionó su intención de crear un grupo con miras a acelerar la labor relativa a las medidas basadas en criterios de mercado (MBM). Se estableció un grupo de trabajo *ad hoc* integrado por miembros del Consejo, con la participación de la industria aeronáutica. Se determinó que dicho grupo definiría aún más y reduciría el número de opciones relativas a un plan mundial de MBM y presentaría las opciones recomendadas en el 195º período de sesiones del Consejo.

El grupo de trabajo *ad hoc* está integrado por seis miembros del Consejo designados para cada región de la OACI (Australia, Dinamarca, Emiratos Árabes Unidos, Estados Unidos, Guatemala y Nigeria) y por un representante de la industria [la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)]. El grupo nombró presidenta a la Comandante Aysha Al Hamili, Representante de los Emiratos Árabes Unidos. El grupo celebró cuatro sesiones en el período del 2 de febrero al 1 de marzo de 2012, con apoyo técnico de los especialistas en MBM designados para cada región de la OACI y del representante de la industria.

En esta nota de estudio se informa acerca de las deliberaciones y conclusiones del Grupo de trabajo *ad hoc*, comprendidas las cuatro opciones recomendadas para el plan mundial de MBM, así como los criterios de evaluación que servirían para la evaluación ulterior de las opciones recomendadas.

Decisión del Consejo: Se invita al Consejo a:

- convenir en las cuatro opciones relativas a un plan mundial de MBM recomendadas por el Grupo de trabajo *ad hoc*, que se describen en el párrafo 2.1 y en el Apéndice A, como base para una evaluación ulterior;
- respaldar la utilización de los criterios de evaluación contenidos en el Apéndice B para realizar la evaluación ulterior de las cuatro opciones, de conformidad con las etapas enunciadas en el párrafo 3;
- solicitar al Secretario General que presente al Consejo, en su 196º período de sesiones los resultados de la evaluación de las opciones; y
- solicitar al Secretario General que continúe los trabajos en torno al marco para las MBM, de conformidad con el párrafo 13 de la Resolución A37-19.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico C – Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las medidas se financiarán recurriendo al presupuesto del Programa regular y/o mediante contribuciones voluntarias.
<i>Referencias:</i>	Resoluciones vigentes de la Asamblea (Doc 9958) C-WP/13798 C-WP/13799 AT-SD/195-1

1. ANÁLISIS

1.1 El Grupo de trabajo *ad hoc* inició las deliberaciones basándose en las seis opciones siguientes relativas a un plan mundial de MBM:

- Tasa mundial de salida (Opción núm. 1);
- Tasa mundial de carbono (Opción núm. 2);
- Compensación a escala mundial (Opción núm. 3);
- Comercio mundial de derechos de emisión a escala mundial (Opción núm. 4);
- Combinación de la tasa mundial de salida y la compensación a escala mundial (Opción núm. 5); y
- Combinación de la tasa mundial de carbono y la compensación a escala mundial (Opción núm. 6).

1.2 Varios miembros eran de la opinión que la tasa mundial de salida (Opción núm. 1) serviría únicamente para dar lugar a la supresión de la demanda sin incentivar una mejora de la eficiencia en el consumo de combustible; la tasa mundial de carbono (Opción núm. 2) conllevaría cuestiones jurídicas sin resolver; y de que estas dos opciones no facilitarían el acceso a los mercados de carbono y por lo tanto constituirían una mayor carga económica en relación con la atenuación de las emisiones de GEI procedentes de la aviación internacional. Además, teniendo en cuenta su menor compatibilidad con los principios rectores en comparación con otras opciones, el grupo convino en que no convendría seguir realizando más trabajos en relación con las Opciones núms. 1 y 2. Teniendo en cuenta los pareceres que había manifestado sobre las Opciones núms. 1 y 2, el grupo tampoco estaba a favor de la combinación de la tasa mundial de salida y la compensación (Opción núm. 5), ni de la combinación de la tasa mundial de carbono y la compensación (Opción núm. 6).

1.3 El grupo reconoció los retos técnicos y de implantación que presentaban las opciones restantes.

1.4 Hubo acuerdo general en el sentido de que la compensación mundial obligatoria (Opción núm. 3) sería una de las opciones que se presentarían para una evaluación ulterior. El grupo reconoció que podría tratarse de una opción práctica y ventajosa desde el punto de vista costo-eficacia para lograr el crecimiento neutro en carbono a partir de 2020; que la OACI ya había elaborado la calculadora necesaria para estimar las emisiones de CO₂ procedentes de los viajes por vía aérea; que se disponía de experiencia práctica en torno a la compensación voluntaria del carbono resultante de las operaciones de la aviación; y que esta opción podría llegar a cumplir un buen número de principios rectores.

1.5 El grupo consideraba que podría ser ventajoso complementar la compensación mundial (Opción núm. 3) con un mecanismo de generación de ingresos que ofrecería cierta flexibilidad para las inversiones en el sector de la aviación internacional a fin de reducir aún más las emisiones GEI y permitir el suministro de asistencia a los Estados. El grupo reconoció que estos ingresos podrían generarse añadiendo una tasa de transacción a la entrega de compensaciones o por tonelada de CO₂ emitida, o multiplicando las emisiones notificadas por un precio convenido que serviría para cubrir de manera suficiente el costo de las compensaciones y los ingresos necesarios para los fines de una mayor atenuación.

1.6 El grupo también convino de manera general en que el comercio de derechos de emisión a escala mundial constituiría otra de las posibilidades que podrían conservarse (Opción núm. 4) sería otro de los medios que podría conservarse. Se pidieron aclaraciones sobre los elementos que difieren entre un sistema de tope y comercio y un sistema de base y crédito, y el grupo reconoció que el sistema de base y crédito tal vez no podría ofrecer la certeza de lograr metas específicas en materia de reducción de las

emisiones, por ejemplo, el crecimiento neutro en carbono a partir de 2010, pero que podría utilizarse para lograr metas de eficiencia en el consumo de combustible.

1.7 El grupo examinó asimismo los elementos de los criterios de evaluación, basándose en los principios rectores adoptados por la Asamblea, que servirían para la ulterior evaluación de las ventajas e inconvenientes de las opciones recomendadas por el mismo.

2. CONCLUSIÓN

2.3 A la luz de las anteriores deliberaciones, el Grupo de trabajo *ad-hoc* llegó a la conclusión de que las cuatro opciones relativas a un plan mundial de MBM y sus variantes descritas en el Apéndice A, se recomendaban para una evaluación ulterior:

- a) Compensación mundial obligatoria;
- b) Compensación mundial obligatoria complementada por un mecanismo de generación de ingresos;
- c) Comercio de derechos de emisión a escala mundial (sistema de tope y comercio); y
- d) Comercio de derechos de emisión a escala mundial (sistema de base y crédito).

2.4 El grupo de trabajo *ad hoc* recomendó asimismo que los criterios de evaluación presentados en el Apéndice B se utilizaran para la evaluación ulterior de las opciones recomendadas y sus posibles variantes.

3. ETAPAS SIGUIENTES

3.3 Debe llevarse a cabo la evaluación ulterior de las opciones recomendadas y de sus posibles variantes. A juicio del Grupo de trabajo *ad hoc* sería útil continuar proporcionando orientaciones y asesoramiento para adelantar la labor de la Secretaría, y sus miembros estaban dispuestos a brindar tal apoyo con la finalidad de informar al Consejo, en su 196º período de sesiones, acerca de los resultados de la evaluación.

3.4 El grupo de trabajo *ad hoc* consideraba firmemente que se seguiría necesitando el apoyo de especialistas de los Estados miembros y organizaciones internacionales a fin de adelantar la labor de la Secretaría en torno a la evaluación ulterior de las cuatro opciones relativas a un plan mundial de MBM y la elaboración del marco para las MBM.

APÉNDICE A

OPCIONES RECOMENDADAS PARA UN PLAN MUNDIAL DE MBM

El marco:

- En 2010, el número de pasajeros de la aviación internacional era de aproximadamente 1,1 mil millones, con un volumen total de emisiones de CO₂ de la aviación internacional de 400 megatoneladas.
- Se prevé que el tráfico aumentará alrededor del 5% por año (FESG), de modo que, con la meta de una eficiencia del 2% en el consumo de combustible, el crecimiento mundial será del 3%.
- Este crecimiento supondrá emisiones previstas de aproximadamente 650 megatoneladas en 2020.
- El precio del carbono en el mercado europeo es actualmente de 11,75 USD por tonelada de CO₂; el comercio de las CER se realiza al precio de 6,33 USD/tonelada (Point Carbon).
- La selección de las MBM depende de los objetivos ambientales que se hayan fijado para la entrega.

Examen de los principios rectores (Anexo a la Resolución A37-19):

- En la tabla que sigue, se han puesto de relieve las incoherencias o los posibles problemas respecto a los principios rectores.
- De conformidad con el principio rector m), un enfoque establecido *de minimis* podría aplicarse a todas las MBM.

Elementos comunes:

- Registro para el seguimiento de las transferencias, entregas y cancelaciones.
- Las emisiones de la aviación internacional deben ser seguidas de cerca, notificadas y verificadas.
- Los tipos (p. ej., CER, VER) y la calidad (p. ej., permanencia) de los derechos de emisión y los créditos de emisión admisibles para las MBM deben definirse.
- El acceso de la aviación a los mercados de carbono afectaría el suministro y la demanda de créditos y de derechos de emisión y, eventualmente, los precios del carbono.
- El acceso de la aviación a los mercados de carbono, mediante el vínculo con otros sistemas, merece ser objeto de un examen más amplio.
- La forma de los instrumentos jurídicos entre los Estados y la OACI debe ser determinada, comprendidas las funciones de los Estados y la función potencial de la OACI.
- La complejidad jurídica y administrativa de las opciones en las que interviene la recaudación y distribución de los ingresos debe ser objeto de mayor evaluación.
- Los ingresos provenientes de las MBM podrían ser utilizados para las medidas de atenuación y adaptación, así como para brindar asistencia y apoyo a los países en desarrollo.

a) Compensaciones obligatorias a escala mundial

Descripción de la medida	Variantes / Cuestiones que quedan por resolver	Principios rectores (Anexo a la Resolución A37-19)	Elementos relativos a la implantación
<ul style="list-style-type: none"> - Las emisiones de la aviación internacional son compensadas mediante la entrega de derechos de emisión y de créditos de emisión.¹ - El nivel de compensación debe establecerse y estar basado en la cantidad de emisiones de CO₂. - Criterios internacionales convenidos para el reconocimiento de las fuentes y criterios de calidad para los fines de las compensaciones. - Las compensaciones solo pueden provenir otros sectores (si se crean compensaciones en el sector de la aviación se termina teniendo una doble contabilización). - No se crea ningún derecho de emisión específico para la aviación. - No se recaude ningún ingreso. 	<ul style="list-style-type: none"> - Las compensaciones pueden llegar hasta el 100% de las emisiones, por ejemplo, un porcentaje de cada una de las emisiones de los participantes, todas las emisiones superiores a un nivel de referencia específico. - Si se utiliza un nivel de referencia, debe disponerse de un método para repartir el nivel de referencia entre los diferentes participantes (análisis comparativo o derechos adquiridos). - Si se utiliza el porcentaje de cada emisión de los participantes, no se tiene ninguna certeza de poder obtener un resultado ambiental específico/una reducción de las emisiones. - Selección de criterios para el reconocimiento de las fuentes y los requisitos de calidad para las compensaciones. 	<p>d) En el caso del análisis comparativo/ de los derechos adquiridos, la complejidad administrativa podría añadirse.</p> <p>k) Un acceso apropiado a todos los mercados de carbono podría verse afectado por el diseño del sistema, comprendidos los criterios relativos a la idoneidad para ser elegido.</p>	<p>Elementos relativos a la implantación</p> <p>Necesidad de contar con enfoques mundialmente armonizados para:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La distribución de todo nivel de referencia entre los participantes • El seguimiento, la notificación y la verificación • La entrada en vigor • Los registros para el seguimiento de las transferencias, entregas y cancelaciones • Las normas de calidad de las compensaciones <p>Podría ser necesario llegar a un acuerdo sobre los sistemas de asignación de derechos de emisión o de créditos de emisión a la aviación.</p>

¹ Los tipos de derechos y créditos posibles para las compensaciones deben definirse.

b) Compensaciones obligatorias a escala mundial, complementadas por un mecanismo de generación de ingresos

Descripción de la medida	Variantes / Cuestiones que quedan por resolver	Principios rectores (Anexo a la Resolución A37-19)	Elementos relativos a la implantación
<p>- Existen dos enfoques generales para esta opción: Enfoque A:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Las emisiones de la aviación internacional deben ser compensadas por los participantes, como en la Opción núm. 1; • Además, se obtienen ingresos para los fines de reforzar la atenuación; • Esta opción exigiría la fijación y aplicación de una tasa de transacción, por ejemplo, para la entrega de compensaciones o por tonelada de CO₂ emitida. <p>Enfoque B :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Las emisiones de la aviación internacional deben ser compensadas y los ingresos percibidos por una o más entidades centralizadas; • Los ingresos percibidos de los participantes son calculados al multiplicar las emisiones declaradas por un precio convenido; • El precio convenido debería ser suficiente para cubrir el costo de las compensaciones y los ingresos necesarios para los fines del refuerzo de la atenuación; el precio convenido debe ser fijado para cada período de cumplimiento (p. ej., ser actualizado anualmente). 	<p>- Las compensaciones pueden alcanzar niveles de hasta el 100% de las emisiones, por ejemplo, un porcentaje de cada una de las emisiones de los participantes, todas las emisiones superiores a un nivel de referencia específico.</p> <p>- Si se utiliza un nivel de referencia, es preciso disponer de un método para repartir el nivel de referencia entre los diferentes participantes (análisis comparativo o derechos adquiridos).</p> <p>- Si se utiliza el porcentaje de cada emisión de los participantes no se tiene ninguna certeza de que pueda obtenerse un resultado ambiental específico/una reducción de las emisiones.</p> <p>- La selección de criterios para el reconocimiento de las fuentes y los requisitos de calidad para las compensaciones.</p> <p>- Nivel de la tasa de transacción/el precio convenido.</p> <p>- El volumen de las compensaciones o las toneladas de CO₂ emitidas a las que se les aplica la tasa de transacción/ el precio convenido</p>	<p>d) en el caso del análisis comparativo/los derechos adquiridos, la complejidad administrativa podría añadirse;</p> <p>h) / j) el nivel de la tasa de transacción/el precio convenido no debería constituir una carga económica injusta o inapropiada para la aviación internacional;</p> <p>k) un acceso apropiado a todos los mercados de carbono podría verse afectado por el diseño del sistema, comprendidos los criterios de idoneidad para ser elegido;</p> <p>n) asegurarse de que los ingresos sean utilizados para los fines previstos.</p>	<p>Necesidad de contar con enfoques armonizados mundialmente para:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El seguimiento, la notificación y la verificación • La puesta en aplicación • Los registros • Las normas de calidad de las compensaciones <p>Es preciso hacer los arreglos necesarios para calcular la tasa de transacción/el precio convenido.</p> <p>Podría ser necesario llegar a un acuerdo en torno a los sistemas de asignación de derechos de emisión o créditos de emisión a la aviación.</p> <p>Es preciso contar con un acuerdo específico para la utilización de los ingresos, por ejemplo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Compra y entrega de compensaciones. - Contribución a la atenuación de las repercusiones ambientales de las emisiones de los motores de las aeronaves. - Contribución a la atenuación y a la adaptación, así como la asistencia y el apoyo a los Estados en desarrollo.

c) Comercio de derechos de emisión a escala mundial (Sistema de tope y comercio)

Descripción de la medida	Variantes / Cuestiones que quedan por resolver	Principios rectores (Anexo a la Resolución A37-19)	Elementos relativos a la implantación
<ul style="list-style-type: none"> - El tope general establecido para todas las emisiones de la aviación internacional correspondiente a un período de cumplimiento específico. - Creación de derechos de emisión para todas las emisiones en el marco del tope (un derecho de emisión equivalente a una tonelada de CO₂). - Distribución de derechos de emisión a los participantes con base en una metodología de asignación. - Los participantes deben entregar un volumen de derechos de emisión igual a sus emisiones correspondientes a cada período de cumplimiento. - Los participantes pueden realizar el comercio de los derechos de emisión. - Los participantes pueden entregar derechos de emisión y créditos de emisión provenientes de otros mercados de carbono, de conformidad con las reglas establecidas². - Criterios internacionales convenidos para el reconocimientos de las fuentes y los requisitos de calidad para las compensaciones. 	<ul style="list-style-type: none"> - Selección de los métodos de distribución de los derechos de emisión: <ul style="list-style-type: none"> • Subasta • Asignación libre (análisis comparativo) • Asignación libre (derechos adquiridos) • o una combinación de los elementos que anteceden. - El nivel de subasta podría variar. Si se procede a la asignación libre, debe convenirse la metodología a seguir. - Nivel del tope. - Selección de los criterios para el reconocimiento de las fuentes y los requisitos de calidad para los derechos de emisión y las compensaciones. - Naturaleza de los vínculos con otros sistemas que suministran derechos de emisión. 	<p>d) la complejidad administrativa puede añadirse en función de la metodología de asignación escogida.</p> <p>h) sería preciso fijar los topes y los criterios para el acceso a las compensaciones/de derechos de emisión de una manera equivalente a las contribuciones provenientes de otros sectores de actividad.</p> <p>i) Mediante el métodos de derechos adquiridos, podría ser difícil reconocer los logros del pasado.</p> <p>k) el acceso apropiado a todos los mercados de carbono podría verse afectado por el diseño del sistema, comprendidos los criterios relativos a la idoneidad para ser elegido.</p> <p>n) asegurarse de que los ingresos sean utilizados para los fines previstos.</p>	<p>Necesidad de contar con métodos armonizados mundialmente para:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El seguimiento, la notificación y la verificación • La puesta en aplicación • Los registros para el seguimiento de las transferencias, entregas y cancelaciones • Las normas de calidad de las compensaciones <p>Podría ser necesario llegar a un acuerdo para los fines del vínculo con otros sistemas de comercio de derechos.</p> <p>Podría ser preciso contar con un acuerdo específico relativo a la utilización de los ingresos, por ejemplo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Contribución a la atenuación de las repercusiones en el medio ambiente de las emisiones de los motores de las aeronaves. - Contribución a la atenuación y a la adaptación, así como asistencia y apoyo a los países en desarrollo.

² Los tipos de derechos de emisión y créditos de emisión admisibles deben ser definidos.

d) Comercio de derechos de emisión a escala mundial [Sistema de nivel de referencia y créditos] [Sistema de comercio relativo]			
Descripción de la medida	Variantes / Cuestiones que quedan por resolver	Principios rectores (Anexo a la Resolución A37-19)	Elementos relativos a la implantación
<ul style="list-style-type: none"> - Se fija un nivel de actuación de referencia (p. ej., CO₂ por TKD). - Los participantes realizan el seguimiento, y notifican y verifican la actuación en relación con esta referencia. - Los participantes generan créditos si su eficiencia es superior al nivel de actuación de referencia y deben entregar sus créditos si su eficacia es inferior a dicho nivel. - El comercio de créditos puede ser efectuado por los participantes. - Las compensaciones autorizadas se basan en los criterios internacionales convenidos para el reconocimiento de las fuentes y de la calidad. 	<ul style="list-style-type: none"> - Selección de una referencia. - Nivel de referencia. - Posibilidad de vínculos con otros sistemas y naturaleza de dichos vínculos. - Velar por la liquidez de los mercados de carbono (p. ej., a lo largo de los períodos de cumplimiento, restricción de las operaciones bancarias). - Posibilidad de referencias diferentes para diversos tipos de vuelo y diversas distancias de vuelo. 	<p>c) la falta de tope absoluto por lo que respecta a las emisiones no permitiría tener la certeza de lograr una meta específica en materia de reducción de las emisiones, pero podría ser utilizado para lograr metas de eficiencia en el consumo de combustible.</p> <p>d) podría añadirse complejidad administrativa debido a la necesidad suplementaria de calcular una referencia.</p> <p>g) dependiendo de la referencia, se podrían crear distorsiones sobre el mercado (p. ej., entre vuelos de pasajeros-carga combinados/vuelos exclusivamente de carga, vuelos de corta distancia/vuelos de larga distancia).</p> <p>k) el acceso apropiado a todos los mercados de carbono podría verse afectado por el diseño del sistema, comprendidos los criterios de idoneidad para ser elegido.</p> <p>n) asegurarse de que los ingresos sean utilizados para los fines previstos.</p>	<p>Necesidad de contar con enfoques armonizados mundialmente para:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El seguimiento, la notificación y la verificación • La puesta en aplicación • Los registros para el seguimiento de las transferencias, entregas y cancelaciones. <p>Necesidad de llegar a un acuerdo sobre la selección y fijación de los parámetros de las referencias.</p> <p>Podría ser necesario llegar a un acuerdo en torno a los vínculos con otros sistemas de comercio de derechos.</p>

APÉNDICE B

ELEMENTOS QUE DEBEN TENERSE EN CUENTA EN LA EVALUACIÓN DE LAS MBM DE APLICACIÓN MUNDIAL

Principios rectores (Anexo a la Resolución A37-19)	Criterios de evaluación
a) las MBM deberían favorecer el desarrollo sostenible del sector de la aviación internacional;	Contribución a los tres pilares de la sostenibilidad (económico, social y ambiental)
b) las MBM deberían favorecer la limitación de las emisiones de GEI de la aviación internacional;	Mejora en la eficiencia en el consumo de combustible en el sector de la aviación internacional Reducción de las emisiones de CO ₂ en el sector de la aviación internacional Reducción de las emisiones netas de CO ₂ por el sector de la aviación internacional, comprendidas las de otros sectores económicos
c) las MBM deberían contribuir al logro de las metas a las que se aspira a nivel mundial;	Capacidad de lograr las metas mundiales a las que se aspira mencionadas en los párrafos 4 y 6 de la Resolución A37-19
d) las MBM deberían ser transparentes y simples desde el punto de vista administrativo;	Capacidad de transparencia administrativa Complejidad administrativa del vínculo con otras MBM Complejidad del diseño (es decir, el número de elementos sobre los cuales debe llegarse a una decisión, tales como los topes, las tasas, los niveles de referencia, la utilización de ingresos, el método de asignación, etc.) Carga administrativa, comprendido el nivel de los costos administrativos para los participantes en comparación con los costos del cumplimiento de las MBM Carga administrativa, comprendidos los costos para las autoridades nacionales encargadas de la reglamentación y la OACI

Principios rectores (Anexo a la Resolución A37-19)	Criterios de evaluación
e) las MBM deberían ser eficaces desde el punto de vista de los costos;	Costo de atenuación por tonelada de CO ₂
f) no debería haber un doble empleo entre las MBM y las emisiones de CO ₂ de la aviación internacional deberían tenerse en cuenta una sola vez;	Explícitos
g) las MBM deberían minimizar las fugas de carbono y las distorsiones del mercado;	Capacidad de tratar igualmente a los participantes/mercados
h) las MBM deberían asegurar el tratamiento equitativo del sector de la aviación internacional en relación con otros sectores;	Posibilidad de evitar las modificaciones no intencionales de los cambios/las fluctuaciones en el sistema de la aviación internacional debido al diseño y el alcance de las MBM
i) las MBM deberían tener en cuenta los logros pasados y futuros y las inversiones en la esfera de la eficiencia en el consumo del combustible y en otras medidas para reducir las emisiones de la aviación;	(Quedan por determinarse, se debe disponer de orientaciones políticas)
j) las MBM no deberían imponer una carga económica inapropiada a la aviación internacional;	Explícitos
k) las MBM deberían facilitar el debido acceso a todos los mercados de carbono;	Repercusiones de los costos en la industria Repercusiones de los costos por lo que respecta a los pasajeros y expedidores de carga Posibles repercusiones respecto al comercio y el desarrollo sostenible, en particular en los países en desarrollo Estabilidad del precio del carbono
l) las MBM deberían evaluarse en relación con otras medidas, con base en los resultados de actuación medidos en términos de la reducción o eliminación de las emisiones de CO ₂ , según corresponda;	Disponibilidad de derechos de emisión y créditos de emisión para la aviación internacional en los países desarrollados y en los países en desarrollo Efectos de la demanda de la aviación internacional por lo que respecta a los mercados de carbono Facilidad de vinculación con otros mercados de carbono [Ya se trató en el marco del principio e), en el caso de las MBM de aplicación mundial]

Principios rectores (Anexo a la Resolución A 37-19)	Criterios de evaluación
<p>m) las MBM deberían incluir disposiciones <i>de minimis</i>;</p> <p>n) si las MBM generan ingresos, se recomienda energicamente que los mismos se apliquen en primer lugar para limitar las repercusiones ambientales de las emisiones de los motores de las aeronaves, comprendidas la atenuación y la adaptación, así como para la asistencia y el apoyo a los Estados en desarrollo; y</p> <p>o) las reducciones de las emisiones logradas gracias a las MBM deberían indicarse en las notificaciones de emisiones de los Estados.</p>	<p>Facilidad de introducción de disposiciones <i>de minimis</i></p> <p>Repercusiones económicas y ambientales relacionadas con las disposiciones <i>de minimis</i></p> <p>Capacidad de abordar las disposiciones <i>de minimis</i> de otras maneras</p> <p>Si las MBM generan ingresos y la medida en que lo hacen</p> <p>Capacidad de asegurar que los ingresos sean utilizados para los fines previstos, comprendidos el acceso a los recursos financieros, la transferencia de tecnología y el refuerzo de las capacidades, en particular en los países en desarrollo</p> <p>Compatibilidad con los requisitos relativos a notificación de emisiones de los Estados</p>
<p>(Nuevo) Factibilidad de la implantación</p>	<p>Nivel de compatibilidad con la correspondiente legislación existente, por ejemplo, el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, la CMNUCC, el Protocolo de Kyoto (comprendidos los Mecanismos de Kyoto), la legislación nacional, las reglas de la OMC, el derecho internacional consuetudinario.</p> <p>Medida en que los nuevos mecanismos legislativos son necesarios para hacer que las MBM sean operacionales, por ejemplo los acuerdos bilaterales/multilaterales/mundiales</p> <p>Medida en que se requieren los mecanismos existentes y mecanismos nuevos para imponer el cumplimiento; período de tiempo que se calcula hasta la entrada en vigor</p>