

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/CE/77-NE/14
22/09/09

LXXXVII REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Buenos Aires, Argentina, 30 de septiembre y 1º de octubre de 2009)

Cuestión 6 del Orden del Día:

Guía de Orientación para la participación de la CLAC en la Reunión de Alto Nivel sobre la Aviación Internacional y el Cambio Climático para examinar el Programa de acción recomendado por el GIACC (Montreal, Canadá, 7 al 9 de octubre de 2009)

- Posición ALTA a enfoque sectorial global en materia medioambiental

(Nota de estudio presentada por ALTA)

Antecedentes

1. La industria de la aviación es consciente de la problemática generada por el cambio climático y la aparente contribución al mismo generada por los gases de efecto invernadero.
2. En este sentido, diversas iniciativas se han llevado y continúan llevando adelante para tratar de lograr un crecimiento de la industria que sea medioambientalmente responsable, neutro en materia de emisiones, o sea un crecimiento en el tráfico mientras que las emisiones se mantengan constantes.
3. IATA desarrolló su política de cuatro pilares, enfocando los primeros tres en las áreas de progreso tecnológico (renovación de flota, combustibles alternativos), medidas operacionales (optimización de operaciones de tierra y de vuelo) y mejoras en la infraestructura (aeropuertos, ATC y otros).
4. En esta política medioambientalmente responsable, en los últimos años las compañías miembros de ALTA han renovado significativamente su flota, poseyendo una de las más jóvenes del mundo. Incluso en muchos casos esta flota es aún menos contaminante, por ejemplo por la utilización de winglets, que aquella explotada por compañías de países desarrollados en la misma ruta. Esta medida tiene un impacto directo en el consumo de combustible y por consiguiente, en las emisiones de gases de

efecto invernadero. ALTA también ha trabajado conjuntamente con las autoridades de Aviación Civil de los distintos países para optimizar rutas de navegación en la Región, y actualmente exige a sus miembros contar con estándares de seguridad y eficiencia, como IOSA. Adicionalmente, ALTA colabora activamente entregando información a las direcciones de los aeropuertos locales para éstos cumplan los lineamientos de OACI y su infraestructura se ajuste adecuadamente al tráfico que recibirán.

5. Pese a los esfuerzos mencionados anteriormente para reducir las emisiones de CO2 y todo lo que resta por mejorar, la industria es consciente y reconoce que existe un remanente de emisiones que será necesario compensar de alguna forma.

6. En este sentido, la 36ª Asamblea de OACI en septiembre de 2007 aceptó que el comercio de derechos de emisión podía ser parte de la solución, pero que solo podría ser implementado en la medida que los países participantes así lo conviniesen.

7. En este sentido consideramos positiva la propuesta de la delegación de México de apoyar las conclusiones del GIACC.

8. No obstante lo anterior, entendemos que debe hacerse un mayor énfasis en el concepto de “Responsabilidades Comunes Pero Diferenciadas” tal como lo propone el Protocolo de Kyoto, reconociendo las diferencias en avances tecnológico y de desarrollo entre las diferentes regiones y países.

9. Poniendo como ejemplo el tráfico entre Europa y Latinoamérica, puede observarse que en la actualidad las compañías europeas vuelan más, consumen más combustible y por ende contaminan más que las compañías latinoamericanas. Como se aprecia en el gráfico 1, el tráfico entre Latinoamérica y el Caribe con Europa se encuentra dominado por las líneas aéreas europeas, figurando la primera latinoamericana en 4º lugar representando la quinta parte que la mayor europea y la segunda latinoamericana en 10º lugar.

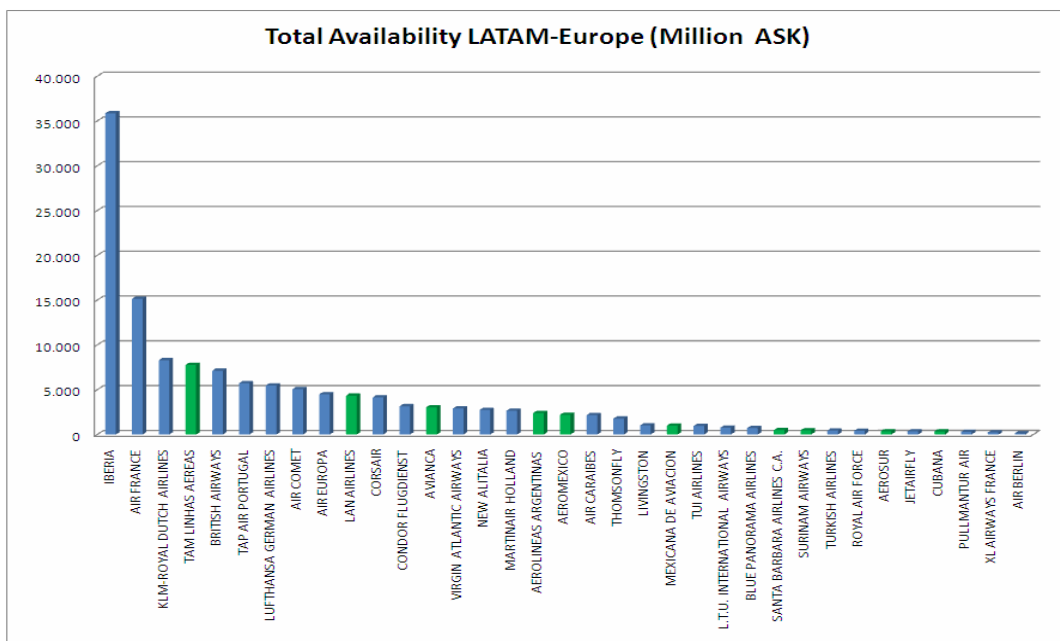


Gráfico 1 – Fuente OAG (mayo 2009-2010, vuelos programados)

11. El gráfico 2 ilustra con sencillez que las líneas aéreas latinoamericanas y del Caribe ofrecen solo el 17% de los ASK entre ambas regiones. Por su lado, los índices de crecimiento de las líneas aéreas de nuestra región muestran que el mercado no ha alcanzado su madurez ya que tiene aún espacio para expansión, por lo que un régimen que no focalice especialmente el concepto de responsabilidades comunes pero diferenciadas, pondrá en peligro el desarrollo de nuestras líneas aéreas al ponerle tope a su crecimiento, entorpeciendo a su vez el desarrollo económico de sus países.

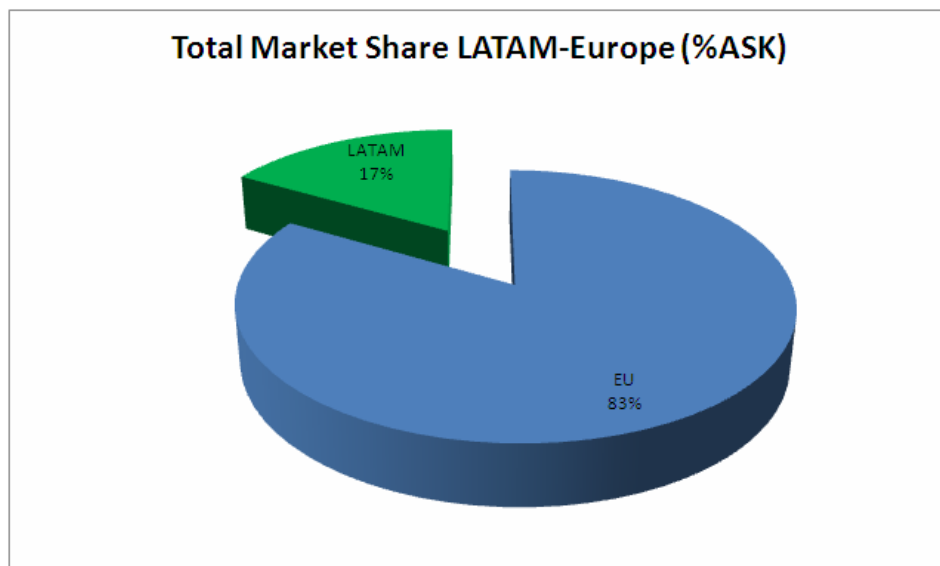


Gráfico 2 – Fuente OAG

11. Es en este marco que consideramos apropiado el apoyo planteado por la Delegación de México pero creemos que debe dársele mayor énfasis al concepto de Responsabilidades Comunes Pero Diferenciadas transformándose éste en principio cardinal de la posición latinoamericana.

Conclusión

12. Si bien es cierto que las líneas aéreas y la industria en su conjunto, han hecho un esfuerzo sustantivo para reducir sus emisiones en materia de progreso tecnológico, medidas operacionales y mejora de infraestructura, no es menos cierto que alguna medida debe adoptarse para compensar las emisiones remanentes. Estas medidas deben ser adoptadas bajo el liderazgo de OACI en la UNFCCC.

13. En la aplicación de medidas económicas como las manejadas de comercio de derechos de emisiones, ciertos criterios básicos deben ser tomados en consideración:

- los montos que se recauden por la aplicación de estas medidas deben ser destinados a medidas medioambientales;
- una porción deberá ser invertida en medidas que mejoren los niveles de emisión de aviación, mientras que otra porción puede ser invertida en la adquisición de certificados de emisiones de proyectos de mitigación de emisiones;
- deben procurarse las soluciones con la mejor relación costo-beneficio, que provean el mayor beneficio ambiental mientras que sean lo más efectiva en materia de costos para

la industria;

14. Por otro lado debe evitarse que se de superposición de normativas lo que se logrará mediante un enfoque global, del sector y que redundará en que no existan violaciones al principio de no discriminación consagrado en la Convención de Chicago y sendos Acuerdos Bilaterales de Transporte Aéreo, pero considerando también el principio de Responsabilidad Común pero Diferenciada (Common but Differentiated Responsibilities, CDBR) consagrado en el Protocolo de Kyoto.

15. Este principio es de una importancia cardinal para los países miembros de CLAC ya que es el que permitirá el continuo desarrollo de su transporte aéreo y contribución a las economías de sus países, fundamental para el desarrollo de nuestros pueblos.

16. Es en este sentido que insistimos que cualquier política medioambiental debe llevar en consideración tal principio, así como los enunciados supra, y así ser incluido en la posición CLAC en la Conferencia de Alto Nivel de OACI previo a la conferencia de Copenhague.

Medidas propuestas al Comité Ejecutivo

17. Se invita al Comité Ejecutivo a analizar la posición de ALTA, intercambiar puntos de vista y adoptar las medidas que estime pertinente.