

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO POSTAL 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/31-NI/03
19/06/13

**TRIGÉSIMA PRIMERA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/31)**

(Santiago de Cali, Colombia, 26 al 28 de junio de 2013)

**Cuestión 6 del
Orden del Día:**

Otros asuntos

**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

Medio Ambiente

- **Acuerdo histórico sobre el crecimiento del carbono neutro**

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

Antecedentes

1. Con fecha 3 de junio de 2013, IATA promulgó el “Acuerdo histórico sobre el crecimiento del carbono neutro”, el mismo que se acompaña como **Adjunto 1**, en versión inglés y español (traducción no oficial) como **Adjunto 2**. La Secretaría ha creído conveniente presentar esta información, teniendo en cuenta el trabajo que debe desarrollar la CLAC en materia de Medio Ambiente.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

2. Se invita al GEPEJTA a tomar conocimiento de la información presentada.

For immediate release

Date: 3 June 2013 No: 34

Historic Agreement on Carbon-Neutral Growth

Cape Town - The International Air Transport Association (IATA) 69th Annual General Meeting (AGM) overwhelmingly endorsed a resolution on "[Implementation of the Aviation Carbon-Neutral Growth \(CNG2020\) Strategy \(pdf\)](#)."

The resolution provides governments with a set of principles on how governments could:

- Establish procedures for a single market-based measure (MBM)
- Integrate a single MBM as part of an overall package of measures to achieve CNG2020

"Airlines are committed to working with governments to build a solid platform for the future sustainable development of aviation. Today, they have come together to recommend to governments the adoption of a single MBM for aviation and provide suggestions on how it might be applied to individual carriers. Now the ball is in the court of governments. We will be strongly supporting their leadership as they seek a global agreement through the International Civil Aviation Organization (ICAO) at its Assembly later this year," said Tony Tyler, IATA's Director General and CEO.

Environment will be at the top of the agenda for the 38th ICAO Assembly in September. The aviation industry urgently needs governments to agree, through ICAO, a global approach to managing aviation's carbon emissions, including a single global MBM. IATA member airlines agreed that a single mandatory carbon offsetting scheme would be the simplest and most effective option for an MBM.

"For governments, finding agreement on MBMs will not be easy. It was difficult enough for the airlines, given the potential financial implications. Bridging the very different circumstances of fast growing airlines in emerging markets and those in more mature markets required a flexible approach and mutual understanding. But sustainability is aviation's license to grow. With that understanding and a firm focus on the future, airlines found an historic agreement. This industry agreement should help to relieve the political gridlock on this important issue and give governments momentum and a set of tools as they continue their difficult deliberations," said Tyler.

Aviation is the first industry to suggest a global approach to the application of a single MBM to manage its climate change impact. This keeps aviation in the forefront of industries on managing carbon emissions. It was also the first to agree global targets. These are: improving fuel efficiency by 1.5% annually to 2020, capping net emissions with CNG2020, and cutting emissions in half by 2050 compared to 2005. And it was also the first to agree on a global strategy to achieve them.

An MBM is one of the four pillars of the aviation industry's united strategy on climate change. Improvements in technology, operations and infrastructure will deliver the long-term solution for aviation's sustainability. "Today's agreement focuses on a single global MBM as part of a basket of measures. A single MBM will be critical in the short-term as a gap-filler until technology, operations and infrastructure solutions mature. So we cannot take our eye off the ball on developing sustainable low-carbon alternative fuels, achieving the Single European Sky or the host of other programs that will improve aviation's environmental performance," said Tyler.

An MBM should be designed to deliver real emissions reductions, not revenue generation for governments. The principles agreed apply to emissions growth post-2020. "Airlines are delivering results against their climate change commitments. For example, we are on track to achieve our 1.5% average annual fuel efficiency target. We need governments to be serious partners as well. Developing an MBM must not become an excuse for revenue generation by cash-strapped governments, or for avoiding incentivizing investments in new technologies and sustainable low-carbon alternative fuels," said Tyler.

A summary of the principles of the resolution includes the following:

- Setting the industry and individual carrier baselines using the average annual total emissions over the period 2018–2020;
- Agreeing to provisions/adjustments for
 - Recognizing early movers, benchmarked for 2005–2020 with a sunset by 2025
 - Accommodating new market entrants for their initial years of operation
 - Fast growing carriers

- Adopting an equitable balance for determining individual carrier responsibilities that includes consideration of:
 - An 'emissions share' element (reflecting the carrier's share of total industry emissions) and
 - A post-2020 'growth' element (reflecting the carrier's growth above baseline emissions)
- Reporting and verification of carbon emissions that is:
 - Based on a global standard to be developed by ICAO
 - Simple and scalable based on the size and complexity of the operator
- Instituting a periodic CNG2020 performance review cycle that revises individual elements and parameters as appropriate

For more information, please contact:

Corporate Communications
AGM Media Center: +27214105253
Email: corpcomms@iata.org

Notes for Editors:

- IATA (International Air Transport Association) represents some 240 airlines comprising 84% of global air traffic.
- [Resolution on Implementation of the Aviation Carbon-Neutral Growth \(CNG2020\) Strategy](#) (pdf)
- You can follow us at <http://twitter.com/iata2press> for news specially catered for the media.



COMUNICADO

No: 34

Acuerdo histórico sobre el crecimiento neutro en carbono

3 de junio, 2013 (Ciudad del Cabo) - La 69ª Asamblea General Anual (AGM) de la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA) ha apoyado casi unánimemente una resolución sobre la "Aplicación de una Estrategia para el Crecimiento Neutro en Carbono de la Aviación (CNG2020)".

La resolución proporciona una serie de principios sobre cómo los gobiernos pueden:

- Establecer procedimientos para una medida de mercado única (MBM)
- Integrar una MBM como parte de un paquete global de medidas para lograr CNG2020

"Las aerolíneas se han comprometido con los gobiernos para trabajar en la construcción de una plataforma sólida para el desarrollo sostenible de la aviación. Hoy, se han unido para recomendar a los gobiernos la adopción de una MBM para la aviación y ofrecer alternativas sobre cómo podría aplicarse a los transportistas individuales. Ahora, es el turno de los gobiernos. Vamos a apoyar firmemente su liderazgo en la búsqueda de un acuerdo global en la asamblea de la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI) a finales de este año", dijo Tony Tyler, consejero delegado de la IATA.

El medio ambiente será una de las prioridades en la agenda de la 38ª Asamblea de la OACI en septiembre. La industria de la aviación necesita con urgencia que los gobiernos se pongan de acuerdo, a través de la OACI, en la gestión de las emisiones de carbono de la aviación, incluyendo una MBM global. Las aerolíneas miembro de la IATA concluyeron que la MBM más sencilla y efectiva sería la adopción de un único esquema obligatorio de compensación de carbono.

"Para los gobiernos, la búsqueda de un acuerdo sobre las MBM no será fácil. Ya ha sido bastante difícil para las aerolíneas, teniendo en cuenta las posibles consecuencias financieras. Salvando las acusadas diferencias entre las aerolíneas de rápido crecimiento de los mercados emergentes y las de los mercados más maduros, es necesario un enfoque flexible y la comprensión mutua. Sin embargo, la sostenibilidad es la licencia para el crecimiento de la

aviación. Con entendimiento y un enfoque firme en el futuro, las aerolíneas han llegado a un acuerdo histórico. Este acuerdo debe ayudar a aliviar el estancamiento político sobre esta importante cuestión y dar a los gobiernos el impulso y herramientas necesarios a medida que continúan sus difíciles deliberaciones", dijo Tyler.

La aviación es la primera industria que sugiere un enfoque global en la aplicación de una sola MBM para gestionar su impacto en el cambio climático, manteniéndose en la vanguardia en la gestión de las emisiones de carbono. También fue la primera que estableció unos objetivos globales: mejora de la eficiencia del combustible un 1,5% anual hasta 2020, limitar las emisiones netas con CNG2020, y reducir las emisiones a la mitad para el año 2050 en comparación con 2005. También, fue el primero en acordar una estrategia mundial para alcanzarlos.

La MBM es uno de los cuatro pilares de la estrategia unánime de la industria de la aviación sobre el cambio climático. Las mejoras en la tecnología, en las operaciones y en infraestructuras ofrecerán una solución a largo plazo para la sostenibilidad de la aviación. "El acuerdo de hoy se centra en una MBM global como parte de un conjunto de medidas. Una MBM es fundamental a corto plazo hasta que la tecnología, las operaciones y las infraestructuras ofrezcan soluciones maduras. Mientras, no podemos apartar la vista del desarrollo de combustibles alternativos, la consecución del Cielo Único Europeo o la presentación de otros programas que mejoren el desempeño medioambiental de la aviación", dijo Tyler.

Una MBM debe estar diseñada para ofrecer reducciones de emisiones reales, no la generación de ingresos para los gobiernos. Los principios acordados se aplican al crecimiento de las emisiones después de 2020. "Las aerolíneas ya están dando resultados de sus compromisos sobre el cambio climático. Por ejemplo, vamos por buen camino para alcanzar nuestro objetivo de eficiencia de combustible a un promedio anual del 1,5%. Necesitamos que los gobiernos sean socios serios también. El desarrollo de una MBM no debe convertirse en una excusa para la generación de ingresos de los gobiernos con problemas de liquidez, o para no incentivar inversiones en nuevas tecnologías y combustibles alternativos sostenibles con bajas emisiones de carbono", dijo Tyler.

Un resumen de los principios de la resolución incluyen:

- Ajuste de una línea base de la industria a partir del promedio global anual de las emisiones en el período 2018-2020;
- Acuerdo de cláusulas/ajustes en los casos de:
 - Reconocimiento de los más emprendedores, comparando entre 2005-2020 y una vigencia hasta 2025
 - Adaptación de los nuevos participantes en el mercado durante sus primeros años de funcionamiento
 - Aerolíneas de rápido crecimiento

- Adopción de un equilibrio equitativo en la determinación de la responsabilidad individual de las aerolíneas teniendo en cuenta:
 - un elemento “cuota de emisiones” (que refleje la cuota total de la aerolínea respecto a las emisiones totales de la industria) y
 - un elemento de “crecimiento” a partir de 2020 (que refleje el crecimiento de la aerolínea por encima de las emisiones de referencia)
- Comunicación y verificación de las emisiones de carbono:
 - basado en un estándar global desarrollado por la OACI
 - sencillo y ampliable basado en el tamaño y la complejidad del operador
- Instauración de un ciclo de evaluación periódico de desempeño CNG2020 que revise los elementos individuales y los parámetros, según corresponda.

- IATA -

Más información:

Corporate Communications

AGM Media Center: +27 (0) 214105253

Email: corpcomms@iata.org

Notas para los Editores:

- La IATA (International Air Transport Association) representa alrededor de 240 líneas aéreas, que suponen el 84% de tráfico aéreo internacional.
- Síguenos en <http://twitter.com/iata2press> para estar actualizado en la industria de la aviación.
- Carbon Neutral Growth 2020 (Environment):
<http://www.iata.org/pressroom/pr/Documents/agm69-resolution-cng2020.pdf>