

COMISSÃO LATINO-AMERICANA  
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL  
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA  
APARTADO 27032  
LIMA, PERÚ

CLAC/Grupo Ad Hoc/NE-01  
16/11/14

### **REUNIÓN DEL GRUPO AD HOC SOBRE “MEDIO AMBIENTE”**

(Antigua Guatemala, Guatemala, 18 al 20 de noviembre de 2014)

#### **Cuestión 2: Propuesta de “Acuerdo de Antigua Guatemala sobre Aviación Civil y Cambio Climático” (Propuesta de Líneas Orientadoras sobre la temática a los Estados miembros de la CLAC)**

(Nota de estudio presentada por Guatemala Punto Focal Medio Ambiente)

#### **Antecedentes**

1. Como se recordará durante la Trigésimo Tercera Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo (GEPEJTA/33), se presentaron las siguientes notas de estudio CLAC/GEPEJTA/33-NE/03, CLAC/GEPEJTA/33-NE/04, CLAC/GEPEJTA/33-NE/17 y CLAC/GEPEJTA/33-NE/18, en las cuales se referenció la necesidad de proponer un instrumento que al igual que la Declaración de Cartagena, refleje de la mejor manera posible el punto de vista de los Estados miembros de la CLAC, en este caso en la temática de aviación civil y cambio climático, para que pueda servir de apoyo en los diferentes foros ambientales y/o de aviación civil en los cuales participen los Estados miembros.
2. En esa misma reunión se acordó que el *Grupo Ad Hoc sobre Medio Ambiente* se reuniera un día antes de la LXXXVI Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC, que se realizaría en Brasilia Brasil del 26 al 27 de Agosto.
3. En la reunión del *Grupo Ad Hoc de Medio Ambiente* de la CLAC el 25 de agosto pasado, en el marco de la LXXXVI Reunión del Comité Ejecutivo, el Estado de Guatemala presentó las notas de estudio CLAC/GrupoAdHoc/NE-01 y CLAC/GrupoAdHoc/NE-02, relacionadas con el estudio de diferentes declaraciones y posturas internacionales sobre la temática de Aviación Civil y Cambio Climático y elementos que podrían ser considerados en la elaboración de un documento de acuerdo que contenga líneas orientadoras en relación a la temática de Aviación Civil y Cambio Climático, respectivamente.
4. En este orden de ideas se procedió a elaborar un primer borrador tomando elementos de las diferentes ideas presentadas en las notas de estudio, así como las recomendaciones surgidas en el intercambio de opiniones de los expertos del *Grupo Ad Hoc*. Posterior a ello se conformó un equipo de redacción, integrado por los Estados de Argentina, Brasil, Chile, Cuba y Guatemala, para que se

encargarán de elaborar la propuesta de un documento de acuerdo en la cual estén contenidas líneas orientadoras, en el tema de aviación civil y cambio climático para presentarla en el marco del Comité Ejecutivo e iniciar el proceso de socialización y su eventual aprobación en la próxima reunión de la Asamblea Ordinaria de la CLAC.

5. En esa misma reunión del Comité Ejecutivo/86 en la cuestión 10 del orden del día, se presentó el informe del *Grupo Ad Hoc de Medio Ambiente*, en la nota de estudio CLAC/CE/86-NE/17, en donde se presentaron los resultados del trabajo del Grupo y la propuesta de texto de una nota de acuerdo en el cual estén contenidas líneas orientadoras que reflejen los elementos a tomar en consideración por los diferentes Estados que participen en foros de la temática aviación civil y cambio climático, procurando la congruencia de intereses de los Estados latinoamericanos.

6. Como resultado de la presentación de esta nota de estudio, se acordó que se reuniera el *Grupo Ad Hoc de Medio Ambiente* un día antes del inicio de la XXI Asamblea Ordinaria de la CLAC, para lo cual en cumplimiento a dicho acuerdo la Secretaría de la CLAC mediante convocatoria **CLAC 9.1.2/202**, convocó a los miembros de dicho Grupo, para el 17 de noviembre del 2014; con el objeto del análisis y visto bueno del texto de un documento de acuerdo en el cual estén contenidas líneas orientadoras sobre aviación civil y cambio climático.

7. En esa misma convocatoria se adjuntó el documento propuesto y se solicitó a los Expertos enviar sus comentarios a más tardar el día 31 de octubre del presente año.

### **Análisis**

8. Se realizó nuevamente la revisión de la propuesta de texto de un documento de acuerdo que contenga las líneas orientadoras sobre cambio climático y aviación civil, incorporando los comentarios de las diferentes delegaciones que participaron en la LXXXVI reunión del Comité Ejecutivo. Asimismo en relación a la convocatoria realizada por la Secretaría de la CLAC, se recibieron los comentarios de los Estados de Colombia, Chile, Cuba, México y en calidad de observador la IATA; los cuales mostraron su apoyo al documento. Destacando textualmente un párrafo contenido en la nota emitida por Chile, *“Con todo, el documento tal cual está redactado está en términos generales, en armonía con lo sostenido por Chile en los foros y negociaciones sobre cambio climático, por lo que estamos en condiciones de apoyarlo”*.

9. En ese sentido se han incorporado los comentarios emitidos por los Estados mencionados anteriormente, los cuales básicamente se circunscribían en la ampliación o adición de algunos textos para complementar la información contenida en la propuesta de un documento de acuerdo que contenga las líneas orientadoras sobre aviación civil y cambio climático.

10. Es importante señalar que en algunos comentarios recibidos se solicitaba la eliminación del párrafo relacionado con las emisiones históricas; solicitud que pese a no estar de acuerdo, fue tomada en consideración, lo cual se refleja en la nueva propuesta, en aras de avanzar hacia un documento de consenso.

### **Conclusión**

11. Considerando los comentarios emitidos por los Estados miembros de la CLAC, se propone el siguiente texto de un documento de acuerdo que contenga las líneas orientadoras sobre aviación civil y cambio climático (**ADJUNTO I**), el cual refleja los intereses de la región en la temática y tiene como objeto que el mismo pueda ser utilizado de insumo técnico en los diferentes foros que se realicen en materia de aviación civil y cambio climático.

### **Medida Propuesta**

12. Se invita al Grupo de Expertos a:
  - a. Tomar nota de la información presentada;
  - b. Intercambiar criterios y opiniones sobre esta propuesta.
  - c. Dar el visto bueno a la propuesta de texto para ser presentado en el marco de la XXI Asamblea Ordinaria de la CLAC.



**“ACUERDO DE ANTIGUA GUATEMALA SOBRE  
AVIACIÓN CIVIL Y CAMBIO CLIMÁTICO”**

***(Líneas Orientadoras sobre la temática a los Estados miembros de la CLAC)***

Los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), reunidos en la ciudad de Antigua Guatemala, República de Guatemala, del 18 al 20 de noviembre de 2014, en el marco de la XXI Asamblea Ordinaria, reconociendo la importancia de las cuestiones relativas a la aviación civil y cambio climático han acordado las siguientes líneas de orientación con vista a la labor futura en esta materia:

1. Ratificar la vigencia de la Declaración de Cartagena, dado que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) es el organismo rector y foro apropiado en materia de aviación civil internacional, y debe continuar trabajando en temas de cambio climático, teniendo en cuenta los términos de la CMNUCC, el artículo 2.2 del Protocolo de Kyoto y las disposiciones relevantes del régimen climático multilateral que regirá posterior al año 2020.
2. Reafirmar los siguientes principios para que sean sostenidos por los países miembros de la CLAC, en el marco de la labor sobre cambio climático de la OACI:
  - a. Responsabilidades comunes pero diferenciadas y de capacidades respectivas (CMNUCC y Punto p del Anexo de la Resolución A38-18).
  - b. Capacidades respectivas y circunstancias especiales (Consejo-OACI).
  - c. No discriminación y oportunidades justas e iguales (Convenio de Chicago).
  - d. Rechazo a medidas unilaterales y extraterritoriales (Declaración de Cartagena y Resolución A38-18 de la OACI).
3. Velar por que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) tenga en cuenta los principios rectores establecidos en el Anexo de la Resolución A38-18. (Adjunto) en la elaboración de las Medidas Basadas en el Mercado MBM.
4. Procurar que en la constitución de los grupos de trabajo y reuniones de la OACI inherentes al cambio climático, haya una adecuada representación de los países en vías de desarrollo de la Región latinoamericana, a fin de que podamos reflejar nuestras visiones e informarnos sobre el avance de esta importante temática en el seno de la OACI.
5. Asegurar que los esfuerzos de la comunidad internacional estén dirigidos prioritariamente al logro de la reducción efectiva de las emisiones y que las MBM en la aviación civil se aplicaran solo a partir del 2020, a través del esquema elaborado por la OACI y aprobado por los Estados.

**ANEXO**

A continuación figuran los principios rectores para elaborar y aplicar medidas basadas en el mercado (MBM) para la aviación internacional:

- a) las MBM deberían apoyar el crecimiento sostenible del sector de la aviación internacional;
- b) las MBM deberían apoyar la reducción de las emisiones GEI de la aviación internacional;
- c) las MBM deberían contribuir al logro de las metas mundiales a las que se aspira;
- d) las MBM deberían ser transparentes y administrativamente simples;
- e) las MBM deberían ser rentables;
- f) las MBM no deberían ser duplicativas y las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación internacional deberían contabilizarse una sola vez;
- g) las MBM deberían minimizar la liberación de carbono y las distorsiones del mercado;
- h) las MBM deberían asegurar el trato justo del sector de la aviación internacional en relación con otros sectores;
- i) las MBM deberían reconocer los logros pasados y futuros y las inversiones en el rendimiento del combustible de la aviación y otras medidas para reducir las emisiones de la aviación;
- j) las MBM no deberían imponer una carga económica inadecuada a la aviación internacional;
- k) las MBM deberían facilitar el acceso adecuado a los mercados de carbono;
- l) las MBM deberían evaluarse en relación con diversas medidas basándose en la eficacia en función de la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> o su evitación, cuando corresponda;
- m) las MBM deberían comprender disposiciones de minimis;
- n) cuando las MBM generen ingresos, se recomienda enérgicamente que se apliquen en primer lugar a la atenuación del impacto de las emisiones de los motores de aeronave en el medio ambiente, comprendidas la mitigación y adaptación, y a la asistencia y apoyo a los países en desarrollo;
- o) cuando se logren reducir las emisiones por medio de las MBM, dichos resultados deberían indicarse en los informes de los Estados sobre sus emisiones; y
- p) para las MBM debería tenerse en cuenta el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y de capacidades respectivas, las circunstancias especiales y capacidades respectivas y el principio de no discriminación y oportunidades justas e iguales.