

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/Ni-01
16/11/14

REUNIÓN DEL GRUPO AD HOC SOBRE “MEDIO AMBIENTE”

(Antigua Guatemala, Guatemala, 17 de noviembre de 2014)

Cuestión 1: Resoluciones y Tratados Internacionales relacionados con la temática de aviación civil y cambio climático

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

Antecedentes

1. Como se recordará durante la reunión del *Grupo Ad Hoc de Medio Ambiente*, realizada el 25 de agosto pasado, en el marco de la LXXXVI reunión del Comité Ejecutivo; el Estado de Guatemala como punto focal de la Macrotarea Ambiental 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 una propuesta de texto en un documento de acuerdo que contenga líneas orientadoras en relación a la temática de aviación civil y cambio climático respectivamente.

2. En dicha reunión se encargó a los Estados de Argentina, Brasil, Chile, Cuba y Guatemala para que elaboraran la propuesta de un documento de acuerdo en la cual estén contenidas líneas orientadoras en el tema de aviación civil y cambio climático, las cuales fueron presentadas en la reunión del Comité Ejecutivo, por medio de la nota de estudio CLAC/CE/86-NE/17 (Informe del “*Grupo Ad Hoc sobre Medio Ambiente*”).

Análisis

3. La propuesta de un documento de acuerdo que contenga líneas orientadoras sobre aviación civil y cambio climático, fue elaborado con base en las diferentes resoluciones y tratados internacionales relacionadas con la temática de aviación civil y cambio climático, siendo estos el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago, 1944), la Convención Marco de Naciones Unidas sobre Cambio Climático (Naciones Unidas, 1992), el Protocolo de Kyoto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (Naciones Unidas, 1997), la Declaración de Cartagena (CLAC, 2011) y la Resolución A38-18, Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio Climático (OACI, 2013).

4. Los documentos enumerados anteriormente han sido ratificados por los Estados miembros de la CLAC; por lo cual se tomaron en cuenta los principios y aspectos relacionados con la aviación civil y el cambio climático; con el principal objeto de reafirmarlos y contar con un instrumento sencillo que contenga niveles de consenso en dicha temática.

5. Al respecto se ha elaborado una matriz, en la cual se vincula cada párrafo de la propuesta de un documento de acuerdo que contenga líneas orientadoras sobre aviación civil y cambio climático, referenciando su fundamento.

Conclusión

6. Como producto de la revisión y análisis realizado se presenta al *Grupo Ad Hoc de Medio Ambiente* la matriz analítica (**ADJUNTO**) de las resoluciones y tratados internacionales, relacionados con la propuesta de un documento de acuerdo que contenga líneas orientadoras sobre aviación civil y cambio climático

Medida Propuesta

7. Se invita al Grupo de Expertos a:
 - a. Tomar nota de la información presentada.

Párrafo No.	Contenido	Resolución o Tratado Internacional	Cita Textual
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.	Declaración de Cartagena Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático Protocolo de Kyoto Resolución A38-18 (38°. Asamblea OACI)	2. Las Partes incluidas en el anexo I procurarán limitar o reducir las emisiones de gases de efecto invernadero no controlados por el Protocolo de Montreal generadas por los combustibles del transporte aéreo y marítimo internacional trabajando por conducto de la Organización de Aviación Civil Internacional y la Organización Marítima Internacional, respectivamente.
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).	Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático	Reconociendo que la naturaleza mundial del cambio climático requiere la cooperación más amplia posible de todos los países y su participación en una respuesta internacional efectiva y apropiada, de conformidad con sus responsabilidades comunes pero diferenciadas , sus capacidades respectivas y sus condiciones sociales y económicas, Artículo 3.1 Las Partes deberían proteger el sistema climático en beneficio de las generaciones presentes y futuras, sobre la base de la equidad y de conformidad con sus responsabilidades comunes pero diferenciadas y sus respectivas capacidades. En consecuencia, las Partes que son países desarrollados deberían tomar la iniciativa en lo que respecta a combatir el cambio climático y sus efectos adversos. Artículo 4.1 Todas las Partes, teniendo en cuenta sus responsabilidades comunes pero diferenciadas y el carácter específico de sus prioridades nacionales y regionales de desarrollo, de sus objetivos y de sus circunstancias, deberán..... Artículo 7.2 b) Promoverá y facilitará el intercambio de información sobre las medidas adoptadas por las Partes para hacer frente al cambio climático y sus efectos, teniendo en cuenta las circunstancias, responsabilidades y capacidades diferentes de las Partes y sus respectivos compromisos en virtud de la Convención;
		Resolución A38-18 (38°. Asamblea OACI)	Anexo Punto 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.

<p>b. Capacidades respectivas y circunstancias especiales (Consejo-OACI).</p>	<p>Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático</p>	<p>Reconociendo que la naturaleza mundial del cambio climático requiere la cooperación más amplia posible de todos los países y su participación en una respuesta internacional efectiva y apropiada, de conformidad con sus responsabilidades comunes pero diferenciadas, sus <i>capacidades respectivas</i> y sus <i>condiciones sociales y económicas</i>, 3.1 Las Partes deberían proteger el sistema climático en beneficio de las generaciones presentes y futuras, sobre la base de la equidad y de conformidad con sus responsabilidades comunes pero diferenciadas y sus <i>respectivas capacidades</i>. En consecuencia, las Partes que son países desarrollados deberían tomar la iniciativa en lo que respecta a combatir el cambio climático y sus efectos adversos. 3.2. Deberían tenerse plenamente en cuenta las necesidades específicas y las <i>circunstancias especiales</i> de las Partes que son países en desarrollo, especialmente aquellas que son particularmente vulnerables a los efectos adversos del cambio climático, y las de aquellas Partes, especialmente las Partes que son países en desarrollo, que tendrían que soportar una carga anormal o desproporcionada en virtud de la Convención.</p>
	<p>Resolución A38-18 (38°. Asamblea OACI)</p>	<p>6. Conviene en que las metas que se mencionan en el párrafo 5 precedente no supondrán la imposición de obligaciones concretas a ningún Estado en particular, y que las <i>circunstancias diferentes y respectivas capacidades</i> y contribución de los Estados desarrollados y en desarrollo a la concentración en la atmósfera de las emisiones de GEI provenientes de la aviación serán las que determinen la forma en que cada Estado contribuya voluntariamente al logro de las metas mundiales a las que se aspira; Anexo Punto p) para las MBM debería tenerse en cuenta el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y de capacidades respectivas, las <i>circunstancias especiales y capacidades respectivas</i> y el principio de no discriminación y oportunidades justas e iguales.</p>
<p>c. No discriminación y oportunidades justas e iguales (Convenio de Chicago).</p>	<p>Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago)</p>	<p>POR CONSIGUIENTE, los Gobiernos que suscriben, habiendo convenido en ciertos principios y arreglos, a fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de <i>igualdad de oportunidades</i> y realizarse de modo sano y económico; Art. 44: Objetivos f) asegurar que se respeten plenamente los derechos de los Estados contratantes y que cada Estado contratante tenga <i>oportunidad equitativa</i> de explotar empresas de transporte aéreo intencional; g) <i>evitar discriminación</i> entre Estados contratantes;</p>

		Resolución A38-18 (38°. Asamblea OACI)	Anexo Punto 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 <i>principio de no discriminación y oportunidades justas e iguales.</i>
	d. Rechazo a medidas unilaterales y extraterritoriales (Declaración de Cartagena y Resolución A38-18 de la OACI).	Declaración de Cartagena	2. Su preocupación respecto de la Directiva 2008/101/CE, dada su aplicación <i>unilateral y extraterritorial</i> a aerolíneas de terceros Estados con vuelos con origen y destino hacia la Unión Europea, por todo el espacio recorrido por los mismos, es decir, sobre el espacio aéreo soberano de terceros Estados y sobre alta mar.
		Resolución A38-18 (38°. Asamblea OACI)	Reconociendo la importancia de <i>evitar la aplicación de múltiples enfoques al diseño e implantación del marco de MBM</i> y de los planes conexos;
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.	Resolución A38-18 (38°. Asamblea OACI)	Anexo
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.	Environmental Advisory Group (EAG) Global Market-based Measure Task Force	Actualmente representaciones de latinoamericana: Argentina y Brasil
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.	Resolución A38-18 (38°. Asamblea OACI)	19. c) identifique cuestiones y problemas importantes, incluso para los Estados miembros, y formule una recomendación sobre un plan mundial de MBM que los aborde en forma apropiada y abarque elementos clave de diseño, incluido un medio de tener en cuenta las circunstancias especiales y las capacidades respectivas, según lo dispuesto en los párrafos 20 a 24, y los mecanismos para implantar el plan a partir de 2020, como parte un <i>conjunto de medidas que también comprenda tecnologías, mejoras operacionales y combustibles alternativos sostenibles para lograr las metas de la OACI a las que se aspira a nivel mundial; y</i>