

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
22/08/14

REUNIÓN DEL GRUPO AD HOC SOBRE “MEDIO AMBIENTE”

(Brasília, Brasil, 25 de agosto de 2014)

Cuestión 1: **Estudio de diferentes declaraciones y posturas internacionales sobre la temática de Aviación Civil y Cambio Climático**

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

Antecedentes

1. En el marco de la 3era. Cumbre de Aviación y Medio Ambiente realizado en abril del 2008, la Industria de la Aviación, estableció un compromiso a nivel mundial para el desarrollo de acciones sobre el Cambio Climático, en el cual reconocieron sus responsabilidades, su compromiso en el camino hacia un camino de crecimiento de carbono neutral, así como la necesidad que los gobiernos se sumen a los esfuerzos que la industria aeronáutica y la OACI están desarrollando para la reducción de emisiones.
2. En el marco del Trigésimo Séptimo Periodo de Sesiones de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional, realizado en noviembre del año 2010, se estableció la *Resolución A37-19: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático*, en la cual en su párrafo 13, pide al Consejo de la OACI que, con el apoyo de los Estados miembros, emprenda la labor de determinar un marco para las medidas basadas en criterios de mercado (MBM) para la aviación internacional, incluida una explicación más a fondo de los principios rectores que se enumeran en el Anexo de la resolución, para someterlo a la consideración del 38º período de sesiones de la Asamblea de la OACI.
3. Asimismo en el marco de la emisión Directiva 2008/101/CE promovida por la Unión Europea relativa al Emission Trading System (ETS), los Estados miembros de la CLAC, desarrollaron la Declaración de Cartagena, donde exhortaron a los Estados parte de la Unión Europea a no aplicar la Directiva descrita, a las aerolíneas registradas en terceros estados sin previo acuerdo de los Estados involucrados y solicitar a la OACI que continúe su labor con vistas a determinar un marco para las medidas basadas en criterio de mercado. manifestando su preocupación ante esta Directiva, en donde expresaron su postura en relación a las Medidas Basadas en Criterios de Mercado, teniendo en cuenta los principios establecidos en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y los contenidos en la

Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático; dicha declaración fue aprobada en el año 2011 en la reunión del LXXXI Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC.

4. En el marco de la 3era. Cumbre de Aviación y Medio Ambiente, la Industria Aeronáutica estableció en el 2012 la declaración *Hacia una aviación sostenible (Towards sustainable aviation)*, en seguimiento a su declaración del 2008, en la cual diferentes asociaciones y empresas, como el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA), Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil, Airbus, Embraer, Bombardier, por mencionar algunos; reafirmaron su compromiso en las metas de reducción de gases de efecto invernadero, la promoción de la eficiencia del combustible; demostrando su liderazgo en limitar las emisiones provenientes de las aeronaves a través de la reducción del 50% de sus emisiones netas al 2050, comparadas con los niveles del 2005. Asimismo instaron a los gobiernos para alcanzar algún acuerdo sobre el marco global de emisiones de las operaciones de las aeronaves, a través del desarrollo de tecnología, la eficiencia en las operaciones e infraestructura y el uso de las medidas basadas en el mercado para hacer frente a cualquier diferencia de emisiones restantes.

5. Asimismo en el año 2013 la IATA en el marco de su 69ª Asamblea General Anual (AGM), aprobaron casi unánimemente la “Aplicación de una Estrategia para el Crecimiento Neutro en Carbono de la Aviación (CNG2020) en la que proporciona una serie de principios sobre cómo los gobiernos pueden establecer procedimientos para una medida de mercado única (MBM) e integrar un MBM como parte de un paquete global de medidas para lograr CNG2020. Concluyendo las aerolíneas miembros de la IATA que la MBM más sencilla y efectiva sería la adopción de un único esquema obligatorio de compensación de carbono.

6. En el Trigésimo Octavo Periodo de Sesiones de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional, en la *Resolución 38-18: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio Climático*, en la cual se cumple lo solicitado en la Resolución 37-19 en cuanto a las Medidas Basadas en Criterios de Mercado (MBM’s); estableciendo principios rectores para la elaboración e implementación de dichas medidas, así como la solicitud expresa al Consejo de la OACI en la promoción de un plan mundial de MBM, que tome en cuenta las circunstancias especiales y capacidades respectivas de los Estados, en particular las de los Estados en desarrollo, evitando a la vez la distorsión del mercado.

7. Para auxiliar al Consejo en esta labor, se creó un grupo (“*Environment Advisory Group*”, EAG) que se encargará de supervisar todo lo relacionado con la aplicación de la Resolución A38-18, y reportará sus trabajos a cada sesión del Consejo; y un grupo técnico (“*Global Market Task Force*”, GMTF, en el marco del Comité para la Aviación y la Protección del Medio Ambiente, CAEP) que apoyará los trabajos del EAG y del Consejo. El EAG está integrado por 17 Estados miembros del Consejo (Argentina, Brasil, Canadá, China, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, España, Estados Unidos, Federación Rusa, India, Italia, Japón, México, Reino Unido, Singapur, Sudáfrica y Tanzania), y por la IATA en carácter de observador. Por su parte, en la GMTF, también participan la Argentina y Brasil, en su carácter de miembros del CAEP

8. Asimismo en el año 2014, en la Quinta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA/5) en la Declaración de Puerto España, dentro del marco de compromisos de las metas regionales de navegación aérea se acordó como un beneficio ambiental “*alcanzar una reducción regional de emisiones de CO₂ de 40,000 toneladas por año a través de la implementación de PBN a más tardar en diciembre 2016*”.

Análisis

9. Como región, debemos reconocer, los esfuerzos de la OACI para avanzar en un acuerdo para la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los viajes aéreos internacionales, y consideramos que la 38° Asamblea proporcionó una oportunidad única para deliberar y avanzar en algunas acciones que coadyuven a la mejora de la calidad del medio ambiente global.

10. Los trabajos técnicos y de análisis en la OACI, incluyendo las Reuniones del Grupo de Alto Nivel sobre Aviación Internacional y Cambio Climático, la resolución de IATA que refleja un acuerdo mundial de la industria sobre un crecimiento carbono neutral, reflejan la posibilidad para desarrollar un esquema mundial de Medidas Basadas en Mercado (MBM) para el tratamiento de las emisiones, a fin de evitar la aplicación de múltiples enfoques referentes al diseño e implantación de las MBM que podrían generar distorsiones del mercado y sus consecuencias político-comerciales.

11. No obstante lo expuesto en el párrafo anterior, es importante remarcar que, este esquema (MBM), podría sólo puede tener carácter complementario y temporal, a la canasta de medidas, reconociendo las circunstancias especiales y capacidades respectivas de cada operador, minimizando las distorsiones de mercado y priorizando las acciones de asistencia y apoyo financiero hacia los países en vías de desarrollo.

12. Este esquema (MBM), debe promover medidas encaminadas a estimular la reducción de emisiones así como el crecimiento y modernización del transporte aéreo, por lo cual, debe establecerse una fórmula apropiada para el cálculo de las compensaciones atendiendo un enfoque integral que tome en cuenta tanto el aporte individual, así como la tasa de crecimiento de las empresas de las líneas aéreas de los países en vías de desarrollo.

13. Sería deseable que la OACI tome en cuenta en el análisis financiero de los recursos generados en el esquema (MBM) la reinversión de los ingresos provenientes de esta medida en el sector en un porcentaje mayoritario, y se incluya otro porcentaje para la reducción de la vulnerabilidad y el aumento de capacidades de los Estados más vulnerables al fenómeno de cambio climático. En todos los casos se debe priorizar la utilización de mecanismos de compensación de carbono, flexibles y aceptados internacionalmente, en especial el Mecanismo de Desarrollo Limpio (MDL).

14. Tomando en cuenta que en el marco de los trabajos que se vienen desarrollando por el EAG se ha elaborado un primer borrador del documento denominado "Strawman", por medio del cual se inician a establecer una serie de metas y procedimientos para alcanzar la meta de carbono neutral a partir del 2020, el cual será utilizado como base para el esquema global de medidas basadas en criterios de mercado para la aviación internacional.

15. Dado que en el documento denominado Strawman se propone la adopción de un mecanismo obligatorio de compensación de emisiones de CO₂, con el objetivo de alcanzar la meta global de crecimiento neutro de carbono desde el año 2020, sin embargo debe analizarse si esta meta refleja el consenso de los Estados miembros de la OACI, dado que fue reservado por numerosos países de la región como Argentina, Brasil, Cuba y Venezuela. Esta reserva pudo darse principalmente a que la meta global podría no resultar consecuente con el CBDR.

16. Puede interpretarse que el mecanismo propuesto consistiría en el establecimiento de un sistema global de comercio de derechos de emisiones de CO₂ de estilo similar al establecido por la Directiva Europea 2008/101/CE.

17. Asimismo en el texto del contenido del documento Strawman, no se expresa el principio de Responsabilidades Comunes pero Diferenciadas (CBDR) en el diseño de la MBM propuesta,

reemplazando este principio por la eximición de compromisos para los países con muy bajas emisiones, lo que no resulta una adecuada recepción del CBDR, que protege a todos los países en desarrollo, independientemente de su nivel actual de emisiones.

18. Tomando en cuenta que no hubo consenso por los Estados miembros de la CLAC, en la para presentar en el marco del 38º periodo de sesiones de la OACI una nota de estudio relativa a las MBM's y dada las instancias que trabajan actualmente en la temática, se cree necesario establecer un documento marco que fije la postura de los Estados que conforman la CLAC, en cuanto a lo desarrollado por la OACI en el esquema mundial de MBM's; que oriente a los países de la CLAC que participan en esas discusiones en la fijación de posturas congruentes con los intereses de la región.

Conclusión

19. Los Estados de la región, reconocemos el trabajo que viene desarrollando la OACI en materia de Medio Ambiente y, resaltamos la importancia de establecer un esquema global de MBM que sea complementario y temporal. De igual manera, se debe considerar que los recursos generados en el esquema (MBM) se reinviertan mayoritariamente en el sector y en asistencia a los países en vías desarrollo; principalmente en aquellos de mayor vulnerabilidad al fenómeno del Cambio Climático. .

20. Es necesario establecer una postura de los Estados miembros de la CLAC, la cual tenga como alcance fijar posición, en cuanto al manejo que la OACI está desarrollando en la temática de MBM's y las metas establecidas para la reducción de emisiones.

21. Que esta postura sea el instrumento que nuestros representantes (Argentina y Brasil) utilicen en los diferentes foros de la temática de la OACI, principalmente en el EAG y GMTF, para que se tenga una representación en los documentos elaborados, principalmente resaltando el CBDR y nuestra alta vulnerabilidad ante los efectos del Cambio Climático; cuyo aporte a dicho fenómeno es prácticamente marginal por la mayoría de los Estados miembros de la CLAC.

22. Reafirmar a través de la elaboración de este documento, la postura de la región, en cuanto al rechazo de cualquier medida unilateral y extra territorial que pueda generar distorsiones de mercado.

23. Asimismo que esta posición pueda ser utilizada en coordinación con las Cancillerías y las Autoridades Nacionales de Ambiente de los países de la región, como instrumento para la negociación en los foros mundiales de clima y otros como la Conferencia de las Partes del CMNUCC.

24. En concordancia con la solicitud que la industria aeronáutica ha solicitado a los gobiernos a través de sus diferentes posturas, promover con esta postura el compromiso de respaldar y apoyar las resoluciones y procedimientos que la OACI desarrolle, toda vez refleje los criterios y características de la región.

Medida Propuesta

25. Se invita al Grupo Ad Hoc a:

- a) Tomar nota de la información presentada;
- b) Intercambiar criterios y opiniones sobre la propuesta de alcance de la Declaración.