

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-02  
22/08/14

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

(Brasília, Brasil, 25 de agosto de 2014)

**Cuestión 2:** **Elementos a ser considerados en la construcción de la postura de los Estados miembros de la CLAC, en relación a la temática de Aviación Civil y Cambio Climático**

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

#### **Antecedentes**

1. Teniendo en cuenta el análisis y conclusiones presentadas en la nota de estudio CLAC/Grupo Ad Hoc/NE-01, “*Estudio de diferentes declaraciones y posturas internacionales sobre la temática de Aviación Civil y Cambio Climático*”.

#### **Conclusión**

2. Considerando el alcance para fijar una postura de los Estados miembros de la CLAC, en relación a la temática de Aviación Civil y Cambio Climático, se elaboró la propuesta temática de elementos a ser considerados (**Adjunto 1**), para la revisión de los miembros del Grupo Ad Hoc de Medio Ambiente.

#### **Medida Propuesta**

3. Se invita al Grupo Ad Hoc a tomar nota de la información presentada e intercambiar criterios y opiniones sobre esta propuesta.

1. Los Estados que conformamos la Comisión Latinoamericana de Aviación civil reconocemos la visión de la OACI, con el establecimiento de los objetivos aspiracionales en materia de la reducción de emisiones, que contribuya a mitigar los efectos del fenómeno global del cambio climático.
2. Así mismo la CLAC exhorta a sus Estados miembros, adaptar a su normativa interna, de acuerdo a sus capacidades respectivas, las Directrices de Orientación sobre Medio Ambiente y Aviación Civil de la CLAC, documento en el que están contenidas estrategias que responden a la canasta de medidas propuestas por la OACI como lo son: medidas tecnológicas, mejoras al tránsito aéreo y una mejor utilización de la infraestructura, los combustibles alternativos, operaciones más eficientes y medidas normativas.
3. A su vez, los Estados miembros de la CLAC estamos conscientes que no obstante el aumento de la eficiencia en el sector, es posible que con ello no se alcancen las metas aspiracionales que la OACI ha propuesto por lo cual puede ser necesario adoptar medidas complementarias como un esquema global de MBM.
4. Los Estados miembros de la CLAC, solicitan a los grupos de trabajo establecidos por la OACI que en la propuesta de esquema global que actualmente están desarrollando, sean claramente visibles las siguientes orientaciones:
  - a. Una definición metodológica del mecanismo
  - b. Establecer con claridad la contabilización de las emisiones
  - c. Definir el alcance territorial o geográfico,
  - d. Priorizar el manejo de recursos financieros
  - e. Determinar los niveles de vulnerabilidad de los Estados ante el fenómeno del cambio climático
  - f. Tener en cuenta, las responsabilidades comunes pero diferenciadas de los Estados y las circunstancias especiales y capacidades respectivas.
5. Que en el esquema global de MBM's, debe tomarse en cuenta una estimación de las emisiones históricas, de al menos 20 años, de los países desarrollados, antes del 2018, para que tengan una base referencial de compensación, a partir de la implementación de las MBM's.
6. Que el esquema MBM provea 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.
7. Recomendar que se 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 susceptibles 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).
8. Debe plantarse que el esquema MBM solo puede tener un carácter complementario y temporal a la canasta de medidas propuestas por la OACI reconociendo las circunstancias especiales y capacidades respectivas de cada operador.

9. Rechazar cualquier medida unilateral y extraterritorial que pueda generar distorsiones de mercado.
10. Es necesario que la OACI, tome en cuenta, que en la construcción de sus grupos de trabajo se tenga una adecuada representación geográfica, contemplando la participación equitativa de los países en vías de desarrollo y aquellos que sean más vulnerables a los efectos del cambio climático.
11. Debe demandarse el cumplimiento de los diferentes artículos y compromisos, establecidos en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático y su Protocolo de Kioto; por ejemplo el artículo 4 y compromiso 5, relacionado a la transferencia de tecnologías y su acceso, especialmente a las partes en desarrollo...