



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/CE/86-NE/17
25/08/14

LXXXVI REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Brasilia, Brasil, 26 y 27 de agosto de 2014)

Cuestión 10 del Orden del Día:

Informe sobre Reunión del Grupo Ad Hoc de Medio Ambiente

(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), el Estado de Guatemala y Argentina, presentaron las 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 analizar la elaboración de un documento que reflejara la postura de los Estados miembros de la CLAC, en los diferentes foros ambientales y de aviación civil.
2. Que como resultado de la presentación de dichas notas de estudio, en esa misma reunión el Grupo de Expertos aprobó que el *Grupo Ad Hoc de Medio Ambiente*, se reuniera un día antes de la 86ª Reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC, a realizarse del 26 al 27 de agosto, en Brasilia, Brasil; para continuar trabajando con los temas propuestos y realizar un seguimiento apropiado sobre la discusión en los diferentes foros, especialmente en la OACI, con el objeto de mantener una “postura común” y debidamente coordinada.
3. Mediante convocatoria CLAC 9.1.2/180, con fecha 8 de agosto de 2014, la Secretaria de la CLAC, convocó a los miembros del *Grupo Ad Hoc de Medio Ambiente*, con el objetivo de discutir propuestas para el establecimiento de la postura regional latinoamericana en cuanto a las Medidas basadas con criterios de mercado, transferencia de tecnología y la necesidad de promover medidas complementarias para la mitigación del fenómeno del cambio climático, entre otros temas, inherentes al medio ambiente y la aviación civil.
4. En atención a dicha convocatoria y en cumplimiento a las instrucciones del GEPEJTA, se realizó la reunión del *Grupo Ad Hoc de Medio Ambiente*, en la que participaron los Estados de Argentina, Brasil, Chile, Cuba, Guatemala, Nicaragua, República Dominicana y los participantes en calidad de observadores ALTA, FAA e IFALPA.

5. En la reunión, el Estado de Guatemala como Punto Focal de Medio Ambiente presentó las notas de estudio CLAC/Grupo Ad Hoc/NE-01 y CLAC/Grupo Ad Hoc/NE-02, relacionadas con el estudio de diferentes declaraciones y posturas internacionales sobre la temática de Aviación Civil y Cambio Climático y 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, respectivamente.

6. Asimismo en esa misma reunión, el Estado de Argentina amplió la información sobre el documento denominado "Strawman", con el objetivo de que los Estados miembros del grupo Ad Hoc conocieran es estatus actual de dicha propuesta e incluir algunas de sus consideraciones y recomendaciones en la postura que se elaboraría posteriormente. A su vez expuso la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/33-NE/18

Análisis

7. Los Estados manifestaron su aprobación en la elaboración de un documento que contenga líneas orientadoras que expresen ante la OACI niveles de acuerdo en la región y pueda contribuir a los aportes de los diferentes Estados que participen en reuniones y foros relacionados con la temática de aviación civil y cambio climático. .

8. Expresaron la importancia que estas líneas orientadoras se elaborarán de concreta tomando como base los documentos, de los cuales ya se tenía un consenso regional; siendo estos la Declaración de Cartagena y las Directrices de Orientación sobre Medio Ambiente y Aviación Civil.

9. Asimismo se planteó que se tomaran en consideración lo contenido en la resolución A38-18, especialmente su Anexo en donde se establecen los principios rectores para elaborar y aplicar medidas basadas en el mercado (MBM) para la aviación internacional; ya que ninguno de los Estados miembros de la CLAC reservó su aprobación.

10. En ese sentido se acordó elaborar un primer borrador en el cual se tomaran las ideas presentadas en las notas de estudio, así como las recomendaciones que surgieron en el intercambio de opiniones de los expertos del *Grupo Ad Hoc*; por lo que 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 texto de las líneas orientadoras, para presentarla en el marco del Comité Ejecutivo, para iniciar el proceso de socialización y su eventual aprobación en la próxima reunión de la Asamblea Ordinaria de la CLAC.

Conclusión

11. Considerando los comentarios y recomendaciones del *Grupo Ad Hoc de Medio Ambiente*, se elaboró la propuesta de líneas orientadoras (*Adjunto I*), las cuales reflejan las orientaciones que deben de incluirse y tomarse en cuenta por los diferentes Estados que participen en foros de la temática aviación civil y cambio climático, para procurar que estos sean congruentes con los intereses de los Estados de la región.

Medida Propuesta

12. Se invita al Comité Ejecutivo a tomar nota de la información presentada e intercambiar criterios y opiniones sobre esta propuesta.

Los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), reunidos en la ciudad de Antigua Guatemala, República de Guatemala, del 18 al 21 de noviembre de 2014, reconociendo la importancia de las cuestiones relativas al cambio climático han acordado los siguientes puntos 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 y el artículo 2.2 del Protocolo de Kyoto.
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 (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. Insistir en que en el esquema de MBM en elaboración por la OACI, se tenga en cuenta el principio de las responsabilidades de emisiones históricas, establecidas por el CMNUCC.
5. Procurar que en la constitución de los grupos de trabajo y reuniones de la OACI haya una adecuada representación de los países en vías de desarrollo.
6. Asegurar que los esfuerzos de la comunidad internacional no sean solamente destinados a las MBM, sino que estén dirigidos prioritariamente al logro de la reducción efectiva de las emisiones.

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 CO₂ 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 CO₂ 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.