

**COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL**



**LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION**

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

**SECRETARÍA
APARTADO POSTAL 27032
LIMA, PERÚ**

CLAC/GEPEJTA/33-NE/04
11/06/14

**TRIGESIMA TERCERA REUNION DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS
POLITICOS, ECONOMICOS Y JURIDICOS DEL TRANSPORTE AEREO (GEPEJTA/33)**

(Lima, Perú, 2 al 4 de julio de 2014)

Cuestión 4: Medio Ambiente

Cuestión 4.3: Declaración de Medio Ambiente y Cambio Climático de la CLAC

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

Antecedentes

1. Tomando como base los principios de no discriminación, de igualdad y de equidad de oportunidades para el desarrollo de la aviación civil internacional establecidos en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) de 1944.
2. A su vez, en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo celebrada en 1992 en Río de Janeiro, Brasil, reunión en la cual se dieron a conocer tres tratados internacionales dentro de los cuales figura la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMUNCC), donde se reconoce la naturaleza mundial del cambio climático, la cual 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
3. Asimismo derivado del establecimiento de dicha Convención, en 1997 se desarrolló el Protocolo de Kyoto por medio del cual se compromete a los países industrializados que lo ratifiquen, a estabilizar las emisiones de gases de efecto invernadero. Además en este mismo protocolo en su artículo 2 inciso 2 establece que “*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*”.

4. Cabe resaltar que en el informe especial sobre la Aviación y la Atmósfera Global elaborado por el Panel Intergubernamental de Cambio Climático (IPCC) en 1999, específicamente en el apartado 6 *¿Cuáles son las opciones para reducir las emisiones y los impactos?*; especifica una serie de alternativas para minimizar los impactos de la aviación, dentro de las cuales se encuentran las opciones normativas, económicas y otras, siendo una de éstas las medidas basadas en el mercado, gravámenes ambientales (derechos e impuestos), intercambio de derecho de emisiones, entre otras.
5. Debe remarcarse la Resolución A18-7 Declaración de la política y establecimiento de prácticas permanentes de la CLAC relativas a la protección del medio ambiente, aprobada en el marco de la Decimoctava Asamblea Ordinaria de la CLAC, realizada en Santiago de Chile, del 27 al 30 de octubre de 2008 en la cual se hacen importantes consideraciones inherentes a la temática ambiental y de la aviación civil.
6. Asimismo en el informe final del Grupo sobre la Aviación Internacional y el Cambio Climático (GIACC), presentado en junio de 2009, en donde este grupo recomendó al Consejo un conjunto de medidas para minimizar la emisión de GEI por parte de este sector, dentro de las cuales se identificó una gran variedad de medidas económicas/basadas en criterios de mercado, que abarcan la compensación voluntaria del carbono, planes de comercio de derechos de emisión, derechos por emisiones e incentivos económicos positivos; destacando que las medidas de esta categoría ofrecen la posibilidad de lograr beneficios en términos de reducciones de las emisiones netas. Es importante también resaltar que en ese mismo informe se realizaron diferentes análisis sobre los diferentes escenarios y posibles opciones de implementación de estas medidas.
7. 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.
8. Cómo se recordará en el marco de la celebración del LXXXI Reunión del Comité Ejecutivo (Cartagena de Indias, Colombia, 27 y 28 de julio de 2011) se desarrolló una nutrida discusión y aportes de los delegados, en relación a las Medidas Basadas en Criterios de Mercado (MBM's), así como el establecimiento de la postura regional de la CLAC en cuanto a la Directiva 2008/101/CE promovida por la Unión Europea relativa a las ETS (*Emission Trading System*).
9. En esa misma ocasión se conformó un *Grupo Ad Hoc* integrado por los delegados de Argentina, Brasil, Cuba, Guatemala, México, ALTA y la Secretaría para la elaboración de una Declaración donde se estableciera la postura regional relativa a los temas mencionados anteriormente. De esta cuenta en el marco de la reunión del Comité Ejecutivo, se aprobó la *Declaración de Cartagena de Indias* en donde se manifestó el rechazo, por la inclusión unilateral de la aviación civil internacional en el régimen del ETS, efectuada por la Directiva, y el reconocimiento de OACI como el organismo rector en materia de aviación civil internacional, la cual debe coordinar toda acción que afecte directa o indirectamente al sector.
10. Posteriormente en el marco de la Vigésimo Séptima Reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo – GEPEJTA/27 (San José, Costa Rica, 13 al 15 de septiembre de 2011) se presentaron las Notas de Estudio CLAC/GEPEJTA/27-NE/24 y CLAC/GEPEJTA/27-NE/25 por Guatemala y Argentina respectivamente, relacionadas con el Seguimiento al trabajo coordinado del *Grupo Ad Hoc*, Comercio de Emisiones EU-ETS.

11. Asimismo en el Trigésimo Octavo Periodo de Sesiones de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional, *Resolución A38-18: 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 A37-19 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 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.

12. En esa misma reunión los países de Aruba, Belice, Bolivia, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela, presentaron la Nota de Estudio A38-WP/317, donde se dieron a conocer las Contribuciones y avances de la aviación civil en Latinoamérica para coadyuvar a la sustentabilidad del transporte aéreo en la región, donde se invitaba a la Asamblea a reconocer los principios de responsabilidades comunes pero diferenciadas, así como el principio de no discriminación y oportunidades justas y equitativas en el transporte aéreo, reconociendo las capacidades específicas y circunstancias especiales. Cabe mencionar que en esta oportunidad los Estados miembros de la CLAC se inhibieron de presentar una postura sobre el tema de las MBM.

13. En el marco del Seminario/Taller CLAC sobre “Gestión de Medio Ambiente”, realizado en la ciudad de Guatemala, Guatemala, del 27 al 29 de mayo, convocado mediante la nota CLAC 1.5.4.38/086, como resultado al final la actividad se obtuvo como una de las principales conclusiones la necesidad de revisar, analizar y formular una nueva Declaración de Medio Ambiente que considere la posición política de la CLAC en esta temática, tomando en cuenta tanto las diferentes posturas a nivel internacional como las iniciativas unilaterales que se han promovido.

Análisis

14. Considerando la información presentada respecto al Seminario/Taller sobre Gestión de Medio Ambiente, se realizó una presentación de la Declaración de Cartagena, así como del estatus actual de las medidas basadas en criterio de mercado (MBM's), por lo que se consideró que dicha declaración respondió a un contexto pero que en la actualidad necesita una nueva revalorización de la temática, es necesario tomar en cuenta el avance que se ha tenido en la temática ambiental y de Cambio Climático desde ese entonces a la fecha.

Conclusión

15. En consideración de lo expuesto, es necesario realizar una revisión exhaustiva de la Declaración de Cartagena, así como de información complementaria que ayude a establecer 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 cambio climático, entre otros temas inherentes al Medio Ambiente y la Aviación Civil. Para tal efecto, se debería constituir un Grupo *ad hoc*, coordinado por el Punto Focal.

Medidas Propuestas

16. Se invita al Grupo de Expertos a tomar nota de la información presentada, intercambiar criterios y proceder conforme lo establecido en el párrafo precedente (15).