

COMISSÃO LATINO-AMERICANA  
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL  
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA  
APARTADO 27032  
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA-33/-NE/17  
02/07/2014

**TRIGÉSIMA TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO DE ESPECIALISTAS EN ASUNTOS  
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/33)**

(Lima, Perú, 2 al 4 de julio de 2014)

**Cuestión 4 del  
Orden del Día:**

Medio Ambiente

**Cuestión 4.3:**

Declaración de Medio Ambiente y Cambio climático de la CLAC

“Resultados del Seminario/Taller sobre “Gestión de Medio Ambiente”  
realizado en Guatemala, entre el 27 y el 29 de mayo de 2014; y

(Nota de estudio presentada por la República Argentina)

**Antecedentes**

1 En 1. En relación con las Notas CLAC/GEPEJTA/33-NE/03, presentada por Guatemala, la República Argentina desea ampliar la información presentada en dicha Nota, con el objeto de reflejar la posición expresada por el Representante de la República Argentina que participó en el Seminario de referencia, como expositor, en el punto “Declaración de Cartagena y la Situación actual de las MBM”. Asimismo, se espera que esa posición sea considerada al momento de diseñar la futura “Declaración de Medio Ambiente y Cambio climático de la CLAC” (CLAC/GEPEJTA/33-NE/04).

**Exposición de la Delegación Argentina.**

2 En el Seminario realizado en Guatemala, bajo el punto “Declaración de Cartagena y la situación actual de las MBM”, expusieron conjuntamente un funcionario de la Dirección General de Aviación Civil de Guatemala, y un integrante de la Delegación Argentina.

3 A continuación, se destacan los principales puntos de la exposición efectuada por la Delegación Argentina:

- a) Se explicaron las normas jurídicas, consensuadas globalmente, que rigen la cuestión del Cambio Climático: CMNUCC y su Protocolo de Kioto. Aquí, se desarrollaron los principios fundamentales de la Convención Marco (responsabilidades históricas; responsabilidades comunes pero diferenciadas (CBDR); la prescripción de evitar las medidas de respuesta – incluso unilaterales–, que puedan convertirse en restricciones encubiertas al comercio internacional, o que perjudiquen el comercio de los países en desarrollo). En este sentido, se afirmó que la OACI trata la cuestión de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación civil internacional, por imperio del artículo 2.2 del Protocolo de Kioto, que manda a los países desarrollados (Anexo I de la CMNUCC) a abordar ese tema dentro de la OACI y la OMI, respectivamente. Por lo tanto, se afirmó que, en la OACI, deben seguirse las previsiones de la Convención Marco cuando se trata esta cuestión, lo que significa que hay que diferenciar entre países desarrollados y en desarrollo, dado que estos últimos no tienen obligaciones cuantificables de reducción de emisiones, por lo que no se les puede imponer un MBM global que resulte vinculante. Asimismo, se aclaró que todas las medidas que puedan tomar los países en desarrollo para mitigar deben ser voluntarias, y estar apoyadas por transferencias genuinas de recursos financieros y de tecnologías, por parte de los países en desarrollo.
- b) Luego, se sostuvo que muchos países desarrollados están interesados en modificar los principios acordados en el Convención Marco, con el objetivo de derogar la diferenciación de responsabilidades entre países desarrollados y en desarrollo, para establecer un nuevo régimen de Cambio Climático que imponga las mismas obligaciones a todas las Partes, lo que resultaría sumamente perjudicial para las necesidades de desarrollo de nuestros países, además de injusto, por no ser nuestros países los responsables históricos de las emisiones de CO<sub>2</sub>.
- c) Después, se planteó que, como no les viene resultando fácil a los países desarrollados modificar los principios de la CMNUCC –debido a que en ese Foro el grupo de países en desarrollo se encuentra altamente organizado–, buscan dejarlos de lado en los debates sobre emisiones en otros Organismos especializados, como la OACI o la OMI. En este sentido, se dijo que esa estrategia era posible porque, a causa del carácter predominantemente técnico de esos Organismos, muchos países en desarrollo tienen representantes de ese carácter, que no siempre están en contacto con las Cancillerías de sus países, situación que, a veces, no permite considerar la dimensión política del tema.
- d) En esta línea, se explicó que no es real el argumento que usan los países desarrollados, respecto a la supuesta inaplicabilidad del CBDR dentro de la OACI, fundado en que esa Organización trabaja sobre la base del “principio de igualdad” –sustentado en el concepto de “igualdad de oportunidades” plasmado en el Preámbulo del Convenio de Chicago–, dado que no resulta consecuente con la “igualdad de oportunidades” tratar igual a lo que es diferente, y que la aviación de los países en desarrollo es diferente, al tener un menor grado de madurez. En cambio, se planteó que no aplicar el CBDR en esta temática sí atentaría contra la “igualdad de oportunidades”, toda vez que privaría a nuestra industria de alcanzar el mismo desarrollo que la de los países centrales, en franca contradicción con el espíritu y finalidad del Convenio de Chicago.
- e) Luego, se recordó el contexto en el que fue adoptada la Declaración de Cartagena, cuando, en el año 2011, la UE pretendía aplicar unilateralmente el EU-ETA a todas las aerolíneas que volaran a la UE, bajo amenaza de sanciones, y que la Directiva Europea sólo se suspendió, a fines de 2012, a causa del fuerte rechazo de los principales países extraeuropeos, muchos de los cuales habían prohibido a sus aerolíneas someterse al EU-ETS (EEUU, India, China, Rusia, etc). Asimismo, se manifestó que los términos de la Declaración de Cartagena siguen siendo plenamente actuales, dado que los problemas que ésta trata siguen estando vigentes, toda vez que persiste la amenaza de la UE de reimplantar la extraterritorialidad de la Directiva luego de 2017 (CA de Ref.F), y que la OACI aún continúa su trabajo sobre MBM sin haberse alcanzado un consenso.

- f) A continuación, se repasó la situación actual en la OACI sobre las MBM tras la última Asamblea de la Organización (octubre de 2013), donde se adoptó la Resolución A38-18, instrumento que reconoció al CBDR entre los principios para la elaboración de estas medidas, y rechazó la aplicación de medidas unilaterales. Al respecto, se resaltó que ello sólo fue posible a causa de la acción conjunta y coordinada de los países en desarrollo, que debieron recurrir a la votación en varias oportunidades (ME de Ref. G). Así, se explicó que el principal desafío para los países en desarrollo es lograr que la propuesta de una MBM global que esta desarrollando el Consejo de la OACI respete el CBDR, lo que implica que trate de manera diferenciada a los países en desarrollo, sin imponerles las mismas obligaciones que a los desarrollados, ni encarecerles el costo de su comercio internacional (ME de Ref. H).
- g) Finalmente, se exhortó a los miembros de la CLAC a adoptar un documento de posición que se inscriba en la línea abierta por la Declaración de Cartagena, y defienda nuestros intereses en los debates del Consejo de la OACI sobre las MBM.

### **Conclusiones del Seminario de Guatemala.**

4 En relación con las conclusiones del Seminario de Guatemala, ya relatadas en la nota CLAC/GEPEJTA/33-NE/03, se considera necesario poner de manifiesto que también se han presentado conclusiones en los siguientes términos:

- a) Necesidad de que la CLAC coordine la posición regional en los debates de la OACI en materia de emisiones de CO<sub>2</sub>.
- b) Impulsar la participación activa de todos los Estados miembros de la CLAC que tengan representación en el Consejo de la OACI (Argentina, Brasil, México, Venezuela, Bolivia, Chile, Nicaragua y República Dominicana) en los distintos grupos y comités que traten temas relacionados con el Cambio Climático.
- c) Promover la coordinación interinstitucional, al interior de los Estados miembros de la CLAC, buscando la participación de todas las instituciones vinculadas a los debates internacionales sobre el transporte y el cambio climático (cancillerías, autoridades aeronáuticas, marítimas, ministerios de ambiente, etc), con el objetivo de mantener las mismas posturas en los distintos foros internacionales.
- d) Necesidad de que los Estados Parte de la CLAC adopten una declaración política, que plantee la posición Regional frente a los debates sobre emisiones de CO<sub>2</sub> y Cambio Climático que están teniendo lugar en el seno de la OACI, y de que dicha declaración represente los intereses de los países en desarrollo.

### **Medida propuesta.**

5 Se invita al Grupo de Expertos a tomar nota de la información presentada sobre el Seminario de Medio Ambiente realizado en Guatemala, intercambiar ideas, y a considerar estos puntos de vista al momento de adoptar la medida propuesta en la Nota de Estudios CLAC/GEPEJTA/33-NE/04, relativa a la “Declaración de Medio Ambiente y Cambio Climático de la CLAC” (Cuestión 4.3).

FIN