



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 4127
LIMA 100, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/19-NE/09
20/04/07

**DÉCIMO NOVENA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/19)**
(Río de Janeiro, Brasil, 25 al 27 de abril de 2007)

**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Gestión aeroportuaria y medio ambiente.

(Nota de estudio presentada por IATA)

Informe Medio Ambiental de IATA para la CLAC

Introducción

1. El medio ambiente se ha reincorporado como prioridad en la agenda de aviación, especialmente en lo referente a las inquietudes por el cambio climático.
2. Nuestra industria se ha transformado en un blanco fácil, aún cuando el total de nuestras emisiones de CO₂ constituyen un modesto 2% del total de emisiones generadas por el hombre a nivel mundial.
3. Lo anterior nos ha obligado a **comunicar de manera más fuerte** a los políticos, a los medios de comunicación y al público que vuela en general nuestros logros y compromisos medioambientales. Este es particularmente el caso de Europa, pero de manera cada vez mayor también de otras regiones del mundo.
4. IATA está liderando la respuesta de la industria y públicamente se ha involucrado en los temas medioambientales de aviación al hacer un llamado a los gobiernos, proveedores de combustible y fabricantes para que también asuman un rol más responsable.

Avances de OACI/CAEP¹

5. En marzo del 2007, el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional acordó publicar nuevas pautas sobre la inclusión de las emisiones de la aviación internacional en los

¹ CAEP: Committee on Aviation Environmental Protection

esquemas de **intercambio de emisiones** de los Estados, según la recomendación por la CAEP/7 en su reunión de febrero del 2007.

6. Según lo anticipado, la mayoría de los Estados miembros del Consejo –aduciendo extra-territorialidad como la principal preocupación- rechazaron la inclusión de las emisiones provenientes de la aviación en esquemas de intercambio sin que haya un acuerdo mutuo previo.

7. Dado que miembros del Consejo Europeo quedaron aislados en su posición de que tales acuerdos no eran necesarios bajo la Convención de Chicago, la pauta será precedida por un preámbulo –firmado por el Presidente del Consejo- declarando, entre otras cosas, que la mayoría de los miembros del Consejo rechazan una modalidad que no implique un mutuo acuerdo.

8. En cuanto al **ruido y a las emisiones locales** (NO_x), el Consejo endosó la recomendación planteada por la CAEP/7 de no establecer estándares más estrictos en este momento.

9. El Consejo también aceptó material de nuevas Pautas respecto de Cargos relacionados a la Calidad del Aire Local.

Avances de la Unión Europea

10. El pasado mes de diciembre, la Comisión Europea (EC), lanzó su propuesta para incluir a la aviación en el Esquema de Intercambio de Emisiones de la Unión Europea (EU ETS). Actualmente, esto se encuentra en debate en el Parlamento Europeo y el Consejo de Ministros.

11. IATA está intensificando sus esfuerzos de lobby, en estrecha colaboración con AEA², ATA³ y AAPA⁴ para los efectos de minimizar el impacto negativo de la propuesta de la Comisión Europea (EC), al igual que de las enmiendas que pudieran ser endosadas por el Parlamento Europeo y el Consejo Europeo.

12. De conformidad con la política endosada por el Directorio de IATA en diciembre del 2005, IATA se está concentrando en los siguientes aspectos:

- a) En la medida en que se deba continuar con los intercambios de emisiones, éstos deberían incluir **solamente los de CO₂** y solo en cuanto sea un acompañante potencial de progreso tecnológico, de mejoras operacionales y de infraestructura, y de iniciativas voluntarias por parte de la industria; como por ejemplo: programas para contrarrestar emisiones de carbono; los que ya se encuentran operativos en British Airways, Cathay Pacific, Quantas, SAS Scandinavian, Lufthansa, etc.
- b) No se deberían aplicar **impuestos simultáneos ni subsecuentes al combustible**, ni cargos por emisiones de CO₂;
- c) La **inclusión de operadores extranjeros** debería ocurrir solo mediante el consentimiento previo de los Estados de registro de tales operadores.
- d) Únicamente un **enfoque global**, consistente con las pautas actuales y futuras de OACI, será verdaderamente eficaz para minimizar distorsiones competitivas y conflictos entre Estados.

Meta de eficiencia de uso de combustible

² AEA: Association European Airlines

³ ATA: Air Transport Association of America

⁴ AAPA: Association of Asia Pacific Airlines

13. Los Miembros de IATA lograron durante el año 2006 -4 años antes de lo programado- su meta de eficiencia proyectada para el año 2010, gracias a los enormes esfuerzos de todas las partes involucradas al momento de renovar sus flotas y de obtener ahorros de combustible mediante mejoras específicas de infraestructura y operación. En el 2006 evitamos la emisión de 15 millones de toneladas de CO₂, luego de que otros 6 millones fueron evitados el año 2005.

14. El Directorio de IATA que se reunirá en Vancouver durante los primeros días de junio, evaluará la posibilidad de **actualizar la meta de eficiencia en el uso de combustible**. Sujeto a confirmación, el Directorio podría apuntar hacia una meta de un 25% adicional de eficiencia en el uso de combustible por pasajero/Km para el año 2020.

Comunicaciones

15. Se requiere reforzar considerablemente los esfuerzos de lobby político y de relaciones públicas a través de toda la industria, hablando con una sola voz. El Grupo de Acción para el Transporte Aéreo (ATAG⁵ en su sigla en inglés) acaba de lanzar una campaña de comunicaciones a nivel mundial con ese mismo propósito, y IATA está apoyando dicha iniciativa junto con ACI, CANSO, AEA y con la industria manufacturera.

16. Como parte integral de esta acción a nivel mundial, IATA se ha convertido en el primer actor de la industria en desarrollar un set de materiales de comunicación –incluyendo un vídeo para mostrar en los sistemas de entretenimiento a bordo- y una serie de mensajes para incluir en las revistas de vuelo. A la fecha, más de 25 aerolíneas de diferentes partes del mundo están usando el vídeo y/o los mensajes de IATA, y otras están evaluando seriamente la posibilidad de hacerlo en un futuro próximo.

Conclusión

17. IATA invita a la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, CLAC, a apoyar el liderazgo de OACI en estas materias y a trabajar en el tema del cambio medioambiental y climático.

18. También se extiende una invitación a CLAC para apoyar los esfuerzos de la industria en relación con la propuesta planteada por la Unión Europea de incluir a la aviación en el sistema de intercambio de emisiones de la UE. Los Estados de CLAC deberían unirse a los Estados de otras regiones para expresar su preocupación y rechazo a la eventual aplicación de la EU ETS a las aerolíneas latinoamericanas que operan hacia/desde Europa.

19. IATA tendrá mucho gusto en seguir coordinando sus puntos de vista con CLAC antes y durante la Asamblea de OACI de Septiembre del 2007.

⁵ ATAG: Air Transport Action Group