



COMISSÃO LATINO-MERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/22-NE/31
26/05/09

**VIGÉSIMO SEGUNDA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/22)**

(Ciudad de Panamá, Panamá, del 26 al 28 de mayo de 2009)

**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Gestión Aeroportuaria y medio ambiente

**Cuestión 2.6 del
Orden del Día:**

**Contribución ALTA a enfoque sectorial global en materia medioambiental
(ALTA)**

(Nota de estudio presentada por ALTA)

Antecedentes

1. La industria de la aviación es consciente de la problemática generada por el cambio climático y la aparente contribución al mismo generada por los gases de efecto invernadero.
2. En este sentido, diversas iniciativas se han llevado y continúan llevando adelante para tratar de lograr un crecimiento de la industria que sea medioambientalmente responsable, neutro en materia de emisiones, o sea un crecimiento en el tráfico mientras que las emisiones se mantengan constantes.
3. IATA desarrolló su política de cuatro pilares, enfocando los primeros tres en las áreas de progreso tecnológico (renovación de flota, combustibles alternativos), medidas operacionales (optimización de operaciones de tierra y de vuelo) y mejoras en la infraestructura (aeropuertos, ATC y otros).
4. En esta política medioambientalmente responsable, en los últimos años las compañías miembros de ALTA han renovado significativamente su flota, poseyendo una de las más jóvenes del mundo. Esta medida tiene un impacto directo en el consumo de combustible y por consiguiente, en las emisiones de gases de efecto invernadero. ALTA también ha trabajado conjuntamente con las autoridades de Aviación Civil de los distintos países para optimizar rutas de navegación en la Región, y actualmente exige a sus miembros contar con estándares de seguridad y eficiencia, como IOSA. Adicionalmente, ALTA colabora

activamente entregando información a las direcciones de los aeropuertos locales para éstos cumplan los lineamientos de OACI y su infraestructura se ajuste adecuadamente al tráfico que recibirán.

5. Pese a los esfuerzos mencionados anteriormente para reducir las emisiones de CO₂ y todo lo que resta por mejorar, la industria es consciente y reconoce que existe un remanente de emisiones que será necesario compensar de alguna forma.

6. En este sentido, la 36ª Asamblea de OACI en Setiembre de 2007 aceptó que el comercio de derechos de emisión podía ser parte de la solución, pero que solo podría ser implementado en la medida que los países participantes así lo conviniesen.

7. Pese a esta posición de la OACI, la Unión Europea expidió la Directiva 2008/101/CE por la que modifica la Directiva 2003/87/CE con el fin de incluir la aviación en el régimen comunitario de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero. Esta medida unilateral es aplicable a todos los transportadores europeos así como transportadores extranjeros que vuelen a territorio bajo jurisdicción de la Unión Europea e incluso aplicándose sobre emisiones en territorios de terceros Estados.

8. La aplicación de esta normativa implica importantes perjuicios para las compañías aéreas de nuestra región. Como se aprecia en el gráfico 1, el tráfico entre Latinoamérica y el Caribe con Europa se encuentra dominado por las líneas aéreas europeas, figurando la primera latinoamericana en 4º lugar representando la quinta parte que la mayor europea.

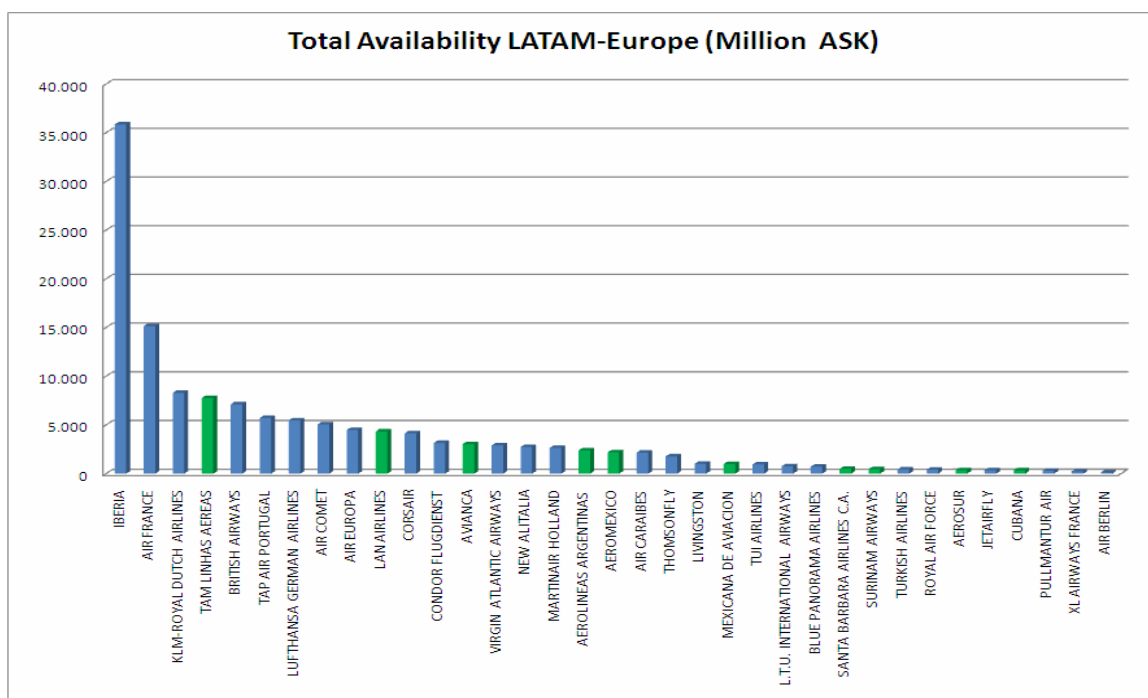


Gráfico 1 – Fuente OAG (mayo 2009-2010, vuelos programados)

9. El gráfico 2 ilustra con sencillez que las líneas aéreas latinoamericanas y del Caribe ofrecen solo el 17% de los ASK entre ambas regiones. Por su lado, los índices de crecimiento de las líneas aéreas de nuestra región muestran que el mercado no ha alcanzado su madurez ya que tiene aún espacio para expansión, por lo que un régimen europeo tal como está establecido, dificultará enormemente el desarrollo de nuestras

líneas aéreas al ponerle topes a su crecimiento sin llevar en consideración el principio de Responsabilidad Común pero Diferenciada, entorpeciendo a su vez el desarrollo económico de sus países.

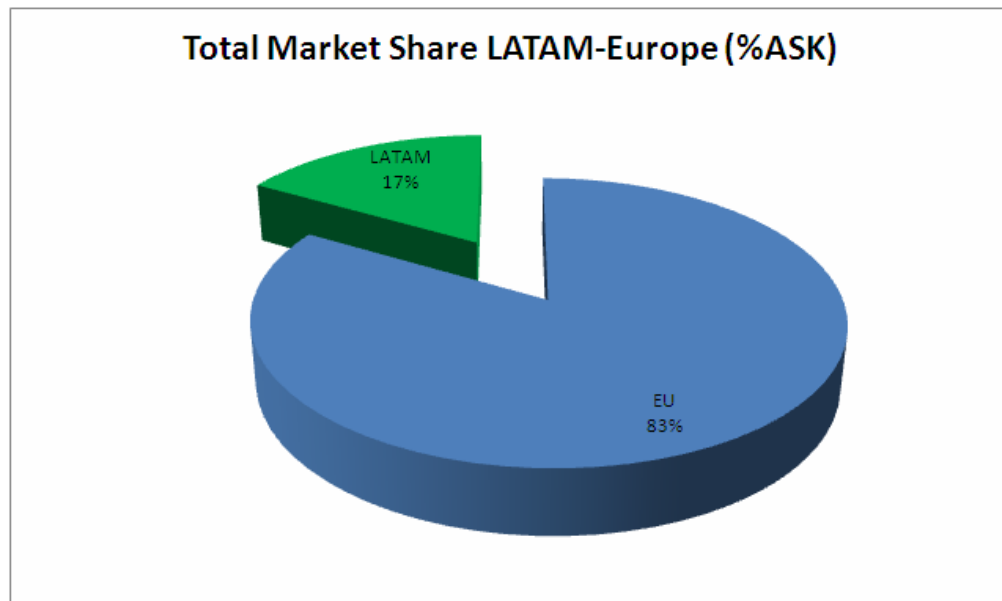


Gráfico 2 – Fuente OAG

10. Por su lado, el Protocolo de Kyoto al Convenio Marco sobre el Cambio Climático de las Naciones Unidas (UNFCCC) excluyó las emisiones de aviación de los objetivos allí plasmados, pero que un trabajo en materia de emisiones debería ser llevado adelante bajo el liderazgo de OACI. Ahora bien, en el marco post-Kyoto que surgirá de la conferencia de Copenhague de diciembre de este año, posiblemente estén incluidas de alguna forma las emisiones de aviación.

11. En este entorno fue creado el Grupo sobre la Aviación Internacional y el Cambio Climático (GIACC) para la elaboración de un Programa de acción consensuado sobre la aviación civil internacional y el cambio climático, con el fin de presentar a la conferencia de Copenhague una posición común bajo el liderazgo de la OACI.

Propuesta al Grupo de Expertos

12. Si bien es cierto que las líneas aéreas y la industria en su conjunto, han hecho un esfuerzo sustantivo para reducir sus emisiones en materia de progreso tecnológico, medidas operacionales y mejora de infraestructura, no es menos cierto que alguna medida debe adoptarse para compensar las emisiones remanentes. Estas medidas deben ser adoptadas bajo el liderazgo de OACI en la UNFCCC.

13. En la aplicación de medidas económicas como las manejadas de comercio de derechos de emisiones, ciertos criterios básicos deben ser tomados en consideración:

- a) los montos que se recauden por la aplicación de estas medidas deben ser destinados a medidas medioambientales;
- b) una porción deberá ser invertida en medidas que mejoren los niveles de emisión de

aviación, mientras que otra porción puede ser invertida en la adquisición de certificados de emisiones de proyectos de mitigación de emisiones;

- c) deben procurarse las soluciones con la mejor relación costo-beneficio, que provean el mayor beneficio ambiental mientras que sean lo más efectiva en materia de costos para la industria;

14. Por otro lado debe evitarse que se de superposición de normativas lo que se logrará mediante un enfoque global, del sector y que redundará en que no existan violaciones al principio de no discriminación consagrado en la Convención de Chicago y sendos Acuerdos Bilaterales de Transporte Aéreo, pero considerando también el principio de Responsabilidad Común pero Diferenciada (Common but Differentiated Responsibilities, CDBR) consagrado en el Protocolo de Kyoto.

15. Este principio es de una importancia cardinal para los países miembros de CLAC ya que es el que permitirá el continuo desarrollo de su transporte aéreo y contribución a las economías de sus países, fundamental para el desarrollo de nuestros pueblos.

16. Es en este sentido que insistimos que cualquier política de comercio de derechos de emisión debe llevar en consideración tal principio, así como los enunciados supra, y así ser incluido en la posición CLAC para la propuesta de GIACC a OACI para la conferencia de Copenhague.

17. Se invita al Grupo de Expertos a analizar y considerar la inclusión de la posición de ALTA presentada y adoptar las medidas que estime pertinentes para someterlas a consideración del Comité Ejecutivo.