

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/25-NE/25
30/07/10

**VIGÉSIMO QUINTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/25)**

(Buenos Aires, Argentina, 4 al 6 de agosto de 2010)

Cuestión 2 del

Orden del Día:

Gestión Aeroportuaria y Medio Ambiente

Cuestión 2.1 del

Orden del Día:

Política regional de medio ambiente

(Nota de estudio presentada por México – Punto Focal “Gestión Aeroportuaria y Medio Ambiente”)

**ACTUALIZACIÓN DE LA RESOLUCIÓN A18-07 DE LA CLAC “DECLARACIÓN DE LA
POLÍTICA Y ESTABLECIMIENTO DE PRÁCTICAS PERMANENTES DE LA CLAC
RELATIVAS A LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE” CAMBIO CLIMÁTICO**

(POLÍTICA REGIONAL DE MEDIO AMBIENTE)

1. ANTECEDENTES

- 1.1 Los Estados miembros de la CLAC, trabajaron durante 2008 y 2009, por conducto de sus Representantes en el Grupo sobre la Aviación Internacional y el Cambio Climático (GIACC) en la preparación de un Programa de acción que fue acordado por consenso. El Programa de acción del GIACC fue presentado y aprobado por el Consejo de la OACI, el cual, como parte de su decisión sobre el asunto, adoptó un conjunto de principios y políticas propuestas por los 15 Representantes en el Consejo que habían tenido un miembro en el GIACC.
- 1.2 Posteriormente, la OACI convocó la Reunión de Alto Nivel sobre la aviación internacional y el cambio climático (HLMENV), la que consideró el Programa de Acción propuesto por el GIACC y aprobado por el Consejo en junio de 2009. Los acuerdos de la Reunión de Alto Nivel fueron adoptados por consenso, bajo la forma de una Declaración y un documento con Recomendaciones de la Reunión.
- 1.3 La Declaración se basa en el Programa de Acción sobre la Aviación Internacional y el Cambio Climático que adoptó el Consejo de la OACI, el cual establece metas globales para la reducción de emisiones, una canasta de medidas para reducir las emisiones y medios para

medir el progreso. Además, la Declaración favorece que la OACI continúe trabajando para establecer metas de mediano y largo plazo, posiblemente más ambiciosas, incluyendo el crecimiento neutral de carbono y posteriores reducciones, teniendo en cuenta los compromisos colectivos anunciados por la industria del transporte aéreo internacional, las circunstancias especiales y respectivas capacidades de los países en desarrollo y el desarrollo sustentable de la industria de la aviación. Asimismo, la Declaración favorece el desarrollo en la OACI de un marco para medidas de mercado en la aviación internacional y reconoce la necesidad de contar con recursos adicionales, incluida la transferencia de tecnología, para facilitar la implantación de las todas las medidas recomendadas.

- 1.4 Las Recomendaciones se orientan a avanzar el trabajo de la OACI en la implementación del Programa de Acción y en ampliar el ámbito de sus actividades de acuerdo con la Declaración, con miras a la 37 Asamblea de la Organización, en septiembre-octubre de 2010.
- 1.5 Los resultados de la Reunión de Alto Nivel fueron un paso firme e incuestionable del sector de la aviación internacional, en la generación de un consenso universal para atender uno de los muchos problemas del proceso de la CMNUCC, que es el tratamiento de la cuestión de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de la aviación internacional, ya que la Convención y su Protocolo de Kyoto excluyeron estas emisiones de los compromisos de reducción/limitación del Protocolo.
- 1.6 El Consejo de la OACI decidió como resultado de la Reunión de Alto Nivel, encargar al Presidente del Consejo la presentación del proyecto de Resolución para la 37 Asamblea sobre cambio climático, para lo cual se convino en que la revisión de los Apéndices I a L de la Resolución A36-22, referentes a cambio climático, serán objeto de una Resolución aparte, *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático*, la que debería incluir elementos y propuestas que se basan en el trabajo desarrollado entre 2008 y 2010 y los resultados de la HLMENV.
- 1.7 El Presidente del Consejo con el apoyo de la Secretaria preparó un borrador para discusión sobre el proyecto de Resolución a la Asamblea y convocó a un grupo informal, integrado por funcionarios de alto nivel de 19 Estados (DGCIG), para examinar dicho borrador. El grupo celebró en la sede de la OACI dos reuniones, la primera del 25 al 27 de marzo y la segunda del 16 al 18 de junio de 2010. El objetivo de esta última fue el de examinar los resultados de los grupos de trabajo conformados durante la primera reunión del Grupo (DGCIG1), así como revisar y tratar de establecer un texto para el proyecto de Resolución de la 37 Asamblea de la OACI sobre la aviación y el cambio climático, el que será presentado al Consejo para su aprobación en septiembre de 2010.
- 1.8 El DGCIG2 examinó las acciones y elementos políticos desarrollados por los grupos de trabajo sobre metas futuras y las medidas basadas en criterios de mercado que le fueron presentados; además, consideró un documento de trabajo que contenía una propuesta relativa a un régimen global voluntario de la OACI sobre compensación de carbono para la aviación internacional.
- 1.9 El informe del grupo sobre metas identificó algunas posibles opciones para una meta global más ambiciosa en el mediano plazo, sin embargo durante el debate que siguió, se hizo evidente que subsistían diferencias significativas entre los miembros sobre qué tipo de objetivo global futuro podría ser recomendados por el DGCIG. Algunos miembros apoyaron la opinión de que el proyecto de resolución de la Asamblea podría incluir disposiciones que reflejen el acuerdo en el logro de un crecimiento neutral de carbono considerando la posibilidad de un plazo en 2020. Otros miembros, sin embargo, estaban a favor de seguir

explorando la viabilidad de ese objetivo basado en los estudios existentes y los resultados de los análisis económicos adicionales que podrían llevarse a cabo.

- 1.10 Se destacó que el grupo también había tenido discusiones sobre la diferenciación de la aplicación (basado en un enfoque de minimis) y sobre objetivos a más largo plazo sobre reducción de las emisiones de carbono.
- 1.11 Respecto de la presentación del Grupo de trabajo sobre las medidas basadas en criterios de mercado (MBMs), se puso de relieve que el propósito del grupo de trabajo fue proporcionar orientación a la DGCIG sobre un marco para MBMs. Se recordó que en DGCIG/1 los miembros examinaron la labor pertinente anterior desarrollada por el GIACC y consideraron varias opciones de MBM e identificaron los principios necesarios para la aplicación de MBMs en la aviación internacional, incluyendo la cuestión de cómo integrar el concepto asistencia a los Estados. De los 13 principios que fueron identificados por el grupo de trabajo durante el DGCIG/1, los tres siguientes necesitan mayor elaboración:
 - a) los ingresos provenientes de MBMs deben utilizarse para la mitigación y adaptación, incluida la asistencia al desarrollo de los Estados y el sector de la aviación;
 - b) las MBMs deben basarse en los acuerdos bilaterales o globales (en la medida de lo posible); y
 - c) MBMs deberían reconocer diferentes necesidades y capacidades en los Estados a través de elementos específicos, como los umbrales de minimis, implementación en fases de tiempo, distintas obligaciones y distribución de los ingresos.
- 1.12 Se destacó que durante las deliberaciones del grupo hubo acuerdo general en que el desarrollo de un marco global para las MBMs por conducto de la OACI sería una meta final deseable y debiera seguirse trabajando con ese fin, pero en el ínterin, la transición podría hacerse con MBMs individuales que sean compatibles en un marco de la OACI. Se indicó que deberían elaborarse principios que se aplican a ambas, es decir las MBMs globales y las MBMs coordinados individualmente a nivel mundial. El grupo también convino en la necesidad de garantizar la coherencia entre los principios y garantizar que se apliquen a cualquier MBM.
- 1.13 Además, el grupo de trabajo convino en que el tipo de MBM que se adopte necesita estar ligada a la meta, ya que es difícil discutir el tipo de medidas a adoptar sin saber que tan ambiciosa es la meta.
- 1.14 La reunión DGCIG/2 alcanzó un consenso sobre la mayoría de los principios planteados por el grupo de trabajo, eliminando en general las áreas de desacuerdo en relación con los principios de MBMs que fueron identificados por el grupo.
- 1.15 En relación al esquema de compensación de carbono voluntario para la aviación internacional, se explicó que el plan propuesto se basa en la premisa de que las compañías aéreas voluntariamente podrían adquirir créditos a través de los proveedores de créditos o por sí mismas mediante la inversión en proyectos encaminados a reducir las emisiones o mejorar la remoción de gases de efecto invernadero (GEI) tales como los mecanismos de desarrollo limpio (MDL) del Protocolo de Kyoto u otros proyectos de reducción de emisiones verificadas. Explicó asimismo que las disposiciones tendrían que hacerse para asegurar la credibilidad de un sistema de este tipo a través del desarrollo de directrices y procedimientos de verificación por conducto de la OACI y a través de la presentación de informes periódicos por los Estados a la organización. El esquema también podría incluir un premio verde como un incentivo de participación a las compañías aéreas.
- 1.16 La presentación fue seguida por una discusión por los miembros de la DGCIG. En general, hubo apoyo para el esquema de compensación de carbono voluntario para la aviación

internacional, como una medida provisional y a corto plazo basada en el mercado, cuyo esquema sería una forma fácil y práctica para compensar las emisiones de CO₂ procedentes de la aviación internacional. Se destacó que el CAEP ya ha llevado a cabo un estudio relacionado sobre la compensación de carbono y la OACI y la industria de la aviación han desarrollado herramientas relevantes para cuantificar las emisiones procedentes de los viajes aéreos, tales como la calculadora de emisiones de carbono de OACI. Varios miembros propusieron que el texto podría desarrollarse para incorporarse en el proyecto de Resolución de la Asamblea.

- 1.17 Finalmente al considerarse el proyecto de Resolución de la Asamblea sobre la aviación internacional y del cambio climático, se informó que la última versión del proyecto de Resolución refleja las discusiones durante la primera reunión del grupo DGCIG/1, así como las decisiones pertinentes del Consejo. En este proyecto se introdujeron las siguientes cuestiones: a) combustibles alternativos para la aviación; b) la adaptación al cambio climático; y c) la iniciativa de las Naciones Unidas sobre crecimiento neutral en Carbono.
- 1.18 La reunión abordó todas las cláusulas de la parte dispositiva del proyecto de resolución de la Asamblea. Aunque los miembros alcanzaron un acuerdo para la mayoría de ellas, se expresaron opiniones diferentes sobre la voluntad política de los Estados a aceptar una meta de aspiracional global de mediano plazo del crecimiento neutral de carbono para el sector de la aviación internacional. Algunos miembros sugirieron que existe la necesidad de más estudios técnicos y económicos para evaluar la viabilidad de ese objetivo antes de adoptar la respectiva decisión, mientras que otros miembros eran de la opinión de que, desde la última Asamblea, Estados e industria de la aviación han proporcionado suficiente información a fin de tomar una decisión política que demostraría más progresos conforme a la recomendación de la Reunión de Alto Nivel para la próxima 37 Asamblea.
- 1.19 Tras el debate, el Presidente decidió que la Secretaría, bajo su dirección, preparara el proyecto de texto de la Resolución de la Asamblea relacionado con la meta de mediano plazo para su examen por el Consejo, basándose en los siguientes 5 principios:
 1. La OACI trata únicamente con la aviación internacional, que es de carácter global;
 2. La OACI debe abordar la meta mundial de mediano plazo a la que se aspira del crecimiento neutral de carbono;
 3. Los objetivos globales no deben atribuir obligaciones específicas a los Estados individuales;
 4. Los planes de acción preparados y presentados por los Estados deben ser sobre una base voluntaria; y
 5. No se tomará ninguna decisión que limite o afecte el crecimiento sostenible de la aviación internacional.
- 1.20 Todos los miembros de DGCIG aceptaron por consenso los principios mencionados.
- 1.21 El Presidente decidió que la Secretaría, bajo su dirección, preparara el texto relacionado con medidas basadas en el mercado del proyecto de Resolución de la Asamblea para examen y aprobación del Consejo. El Presidente destacó que esta cuestión debería abordarse de manera constructiva y con visión de futuro, con el fin de superar el estancamiento en la 36ª sesión de la Asamblea, y que "el proyecto de Resolución de la Asamblea sólo incluiría texto sobre "qué hacer", pero no se incluiría ningún texto relacionado con "qué no hacer". También recalcó que el trabajo de la OACI es hacia la definición de soluciones globales y esto también debe abordarse en el proyecto de Resolución de la Asamblea de manera que se proporcione la base de acuerdos entre los Estados o grupos de Estados como parte de las soluciones globales.

- 1.22 Los miembros de la DGCIG expresaron su confianza de que el Presidente encontraría una forma de avanzar y propondría un proyecto de resolución de la Asamblea al Consejo que abarque todas las cuestiones controvertidas.

2. ENMIENDAS PROPUESTAS A LA ACTUAL DECLARACIÓN CONSOLIDADA

- 2.1 Como se indicó en 1.6, los Apéndices I a L de la Resolución A36-22 que se refieren a cambio climático serán objeto de una Resolución aparte que incluirá elementos y propuestas que se basan en el trabajo desarrollado entre 2008 y 2010 y los resultados de la HLMENV y el DGCIG.
- 2.2 La actual política de la CLAC relativa a la protección del medio ambiente, se establece en la Resolución A18-07, Declaración de la Política y Establecimiento de Prácticas Permanentes de la CLAC Relativas a la Protección del Medio Ambiente, Resolución que es necesario actualizar para reflejar los progresos realizados por la OACI en el actual trienio, en consecuencia, sería recomendable realizar dicha actualización a la luz de la aprobación por parte de la 37 Asamblea de la OACI de la Resolución sobre cambio climático.

3. MEDIDAS PROPUESTAS AL GEPEJTA

- 3.1 Se invita al Grupo a tomar nota de la información presentada en esta nota;
- 3.2 Recomendar al Comité Ejecutivo respaldar los principios enumerados en 1.19 y que éstos sean junto con la forma de proceder señalada en 1.21, los elementos que integren el proyecto final de Resolución a la Asamblea de la OACI sobre Cambio Climático;
- 3.3 Recomendar al Comité Ejecutivo que la nota de estudio sobre la Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático, que apruebe el Consejo de la OACI a la 37 Asamblea, se circule entre los Estados miembros de la CLAC para recopilar sus comentarios respecto a las cuestiones pendientes de consenso y que con ello, la Secretaría integre la guía de orientación de la CLAC sobre éste asunto; y
- 3.4 Recomendar la consideración de la Resolución definitiva que adoptará la 37 Asamblea de la OACI sobre políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — cambio climático, para actualizar la Resolución de la CLAC A18-07, Declaración de la política y establecimiento de prácticas permanentes de la CLAC relativas a la protección del medio ambiente.