

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/27-NE/24
08/09/11

**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)

**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

Medio Ambiente

**Cuestión 4.4 del
Orden del Día:**

**Seguimiento al trabajo coordinado del Grupo *ad hoc*, Comercio de Emisiones
EU-ETS.**

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

Introducción

1. Como se recordará, en la Vigésimo sexta reunión del grupo de expertos en asuntos políticos, económicos y jurídicos del transporte aéreo (GEPEJTA 26), el experto representante de ALTA, a través de la nota de estudio CLAC/GEPEJTA/26-NE/11 y en función de dar seguimiento sobre el proceso de protección al medio ambiente y cambio climático, exhortó al grupo de expertos a tomar medidas ante la aplicación del EU-ETS.
2. Como se recordará, se acordó que el Grupo *ad hoc* de Medio Ambiente conformado por: Argentina, Brasil, Colombia, Cuba, Ecuador, Guatemala (Ponente), México, ALTA e IATA a más de apoyar el trabajo en la elaboración de la política de Medio Ambiente, también se avoque al análisis específico de la Directiva Europea sobre el comercio de emisiones.
3. Complementariamente, la delegación de Argentina sugirió la conformación de un Grupo *ad hoc* específico encargado de analizar la temática de la Directiva Europea, por el carácter de urgencia y el corto lapso de tiempo disponible para darle seguimiento a este asunto de importancia para los países de la Región.

Análisis

4. Concurrentemente, las partes interesadas en conformar el Grupo *Ad hoc* para analizar la Directiva Europea, son las mismas del Grupo *Ad hoc* de Medio Ambiente. No obstante, el trabajo coordinado debe orientarse en dos tópicos por separado: la Política Regional de Medio Ambiente y el comercio de emisiones de la Directiva Europea - ETS. Si bien es cierto, ambos temas son interrelacionados, la política debe ser trabajada en un marco estratégico con miras hacia corto, mediano y largo plazo contextualizando las capacidades de los Estados de la región. En contraparte, el comercio de emisiones propuesto por la Directiva Europea, demanda una respuesta de acción a corto plazo.

5. Adicionalmente, durante la 26° del GEPEJTA, se solicitó al Grupo *ad hoc* que elabore su cronograma de trabajo, constituyéndose como único término de referencia el estudio de la Directiva Europea con respecto al comercio de emisiones. Para tal efecto, se estableció que el Ponente debería presentar al GEPEJTA su cronograma de trabajo, debiendo mantener informada a la Secretaría sobre sus actividades. En función de ello, y teniendo en cuenta lo acordado en el GEPEJTA 26, el Sr. Interventor Juan José Carlos Suárez, Director General de Aeronáutica Civil de Guatemala, convocó a una reunión del citado grupo en la misma sede que la LXXXI Reunión del Comité Ejecutivo, Cartagena de Indias, Colombia.

6. Previo a la reunión del Comité Ejecutivo de la CLAC, el 26 de julio, el grupo *Ad hoc* se reunió para abordar, a través de la presentación de la delegación de Guatemala, el contexto ambiental del transporte aéreo, las medidas basadas en criterios de mercados, la estrategia ambiental proyectada para la región a través de la política y la metodología de trabajo propuesta.

7. Eminentemente, tal y como se abordó en la exposición, el tópico ambiental dentro del Sector Aeronáutico Civil de la Región, y a nivel mundial, representa un conjunto de desafíos: el periodo de “enfriamiento” establecido por la OACI y la incertidumbre de las negociaciones Post Kyoto, que dimensionan el marco político y el marco técnico entorno al sector aeronáutico, evidenciando los conflictos que esto genera. En función de ello, el Estado de Guatemala reconoce la importancia de trabajar coordinadamente con otras entidades de los Estados para lograr medidas de acción más contundentes.

8. Posteriormente, durante la reunión del Comité Ejecutivo, el Estado de Guatemala manifestó su inquietud entorno a la temática ambiental, incluyendo el comercio de emisiones de la Unión Europea. A esta iniciativa se sumaron otros Estados, y posterior a la intervención de Cuba, fue consensado en la reunión de Directores, para establecer como primer avance los puntos en los cuales los Estados manifestaron tener una postura común referente al EU-ETS.

Conclusiones

9. Como resultado de lo mencionado anteriormente, los delegados de Argentina, Brasil, Cuba, Guatemala, México, ALTA y IATA, trabajaron de forma conjunta en la “**DECLARACIÓN DE CARTAGENA**” (**Adjunto**), la cual manifiesta 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 y debe coordinar las acciones en materia de cambio climático.

10. En esa línea de ideas, expresó que el mejor aliado que puede tener para enfrentar este problema es la OACI y el progreso que pueda alcanzar dicha Organización en esta materia e intentar una postura firme, jurídica, política y sólida frente a la Directiva Europea y terminó exhortando a colaborar activamente con la OACI.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

11. Se invita a los Estados miembros de la CLAC a tomar nota de la información presentada y analizar, para continuar trabajando con un objetivo común de trabajo.

DECLARACIÓN DE CARTAGENA DE INDIAS

Los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), reunidos en Cartagena de Indias, República de Colombia, el 28 de julio de 2011, conscientes de la importancia y trascendencia de las cuestiones de medio ambiente, lo cual dio lugar a la incorporación de este tema en su plan estratégico de trabajo, y preocupados por la inclusión de la aviación civil internacional en el régimen de comercio de derechos de emisión de la Unión Europea, establecida por la Directiva 2008/101/CE del Parlamento y del Consejo Europeos,

DECLARAN:

1. Que el tema del cambio climático tiene una importancia crítica y constituye una prioridad encontrar los medios que permitan mitigar el impacto de las emisiones de CO₂ en la atmósfera.

2. Su preocupación respecto de la Directiva 2008/101/CE, dada su aplicación unilateral y extraterritorial a aerolíneas de terceros Estados con vuelos con origen y destino hacia la Unión Europea, por todo el espacio recorrido por los mismos, es decir, sobre el espacio aéreo soberano de terceros Estados y sobre alta mar.

3. Que la Directiva 2008/101/CE, al igual que las leyes nacionales que la implementan, es contraria a diversas disposiciones del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, a la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático, a su Protocolo de Kyoto y a otras normas del derecho internacional, incluidas las de la Organización Mundial del Comercio (OMC).

4. Que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) es el organismo rector en materia de aviación civil internacional y debe continuar trabajando en materia de cambio climático, teniendo en cuenta los términos del artículo 2.2 del Protocolo de Kyoto, que dispone 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”*.

Por los motivos expuestos, los Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC):

1. Exhortan a los Estados Parte de la Unión Europea a no aplicar la Directiva 2008/101/CE a aerolíneas registradas en terceros Estados, sin previo acuerdo de los Estados involucrados; y

2. Solicitan a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) que continúe su labor, con vistas a determinar un marco para las medidas basadas en criterios de mercado, teniendo en cuenta los principios establecidos en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y la Convención Marco de Naciones Unidas sobre el Cambio Climático.