



COMISSÃO LATINO-AMERICANA  
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL  
AVIATION COMMISSION

**COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL**

**SECRETARÍA  
APARTADO 27032  
LIMA, PERÚ**

CLAC/GEPEJTA/36-NE/11  
01/04/16

**TRIGÉSIMO SEXTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,  
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/36)**

(Montevideo, Uruguay, 5 al 7 de abril de 2016)

**Cuestión 4 del  
Orden del Día:**            **Medio Ambiente**

**Cuestión 4.2 del  
Orden del Día:**            **ECOTAXEO – Reducción de Emisiones de CO2**

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

**Antecedentes**

1. Como se recordará la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático (CMNUCC), estableció un mecanismo de implementación a través de un acuerdo vinculante, en el que establece metas de reducción de emisiones a 37 países industrializados y la Unión Europea; al cual se le denominó Protocolo de Kioto.
2. El Protocolo de Kioto, establece diferentes mecanismos basados en el mercado, para alcanzar las metas de reducción establecidas, entre otros se pueden mencionar el comercio de derechos de emisión (mercados de carbono), la aplicación conjunta, el fondo de adaptación y el mecanismo de desarrollo limpio.
3. El mecanismo de desarrollo limpio (MDL o CDM por sus siglas en inglés), se encuentra establecido en el artículo 12 del Protocolo de Kioto; el cual tiene como propósito ayudar a las Partes no incluidas en el anexo I a lograr un desarrollo sostenible y contribuir al objetivo último de la Convención, así como ayudar a las Partes incluidas en el anexo I a dar cumplimiento a sus compromisos cuantificados de limitación y reducción de emisiones contraídos en virtud del artículo 3, de dicho acuerdo internacional.
4. En el mismo artículo mencionado con anterioridad se establecen los mecanismos de funcionamiento, los actores claves involucrados en su implementación, entre otros, sin embargo es importante resaltar la importancia de la certificación de la reducción de emisiones, la adicionalidad de los

proyectos, y los procedimientos que permitan asegurar la transparencia, la eficiencia y la rendición de cuentas por medio de auditorías y verificaciones independientes a los proyectos.

5. Los actores involucrados en el desarrollo e implementación de los MDL, tienen diversos niveles de incidencia siendo a nivel ejecutivo los siguientes: la Conferencia de las Partes en calidad de Reunión de las Partes en el Protocolo de Kioto (CMP), Consejo Ejecutivo de los MDL (CDM EB), las Entidades Nacionales Designadas y las Entidades Operativas Designadas. Asimismo a nivel operativo se tiene como soporte diferentes grupos de trabajo los cuales son: el Panel sobre Metodologías, el Panel de Acreditación, el Equipo de Registro y Expedición, Grupo de Trabajo de Pequeña Escala, Grupo de Trabajo de Forestación y Reforestación y el Grupo de Trabajo sobre Captura y Almacenamiento del Dióxido de Carbono.

6. A la fecha se han desarrollado diferentes metodologías de pequeña y gran alcance para la implementación de proyectos en el marco de este Mecanismo, con diversos alcances y sectores, entre los que se encuentran energía (utilización industrial, distribución, energías renovables), industria manufacturera, industria química, construcción, producción mineral (minería), producción metalera, agricultura, transporte, entre otros.

7. En área de transporte las metodologías se han establecido principalmente para proyectos de transporte terrestre, férreo y actualmente de manera innovadora se aprobó una metodología que involucra al sector del transporte aéreo.

### **Análisis**

8. La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) de manera conjunta con la Secretaría de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático (CMNUCC), desarrollaron dos diferentes metodologías bajo los criterios del Mecanismo de Desarrollo Limpio; con el objetivo de incentivar la reducción de emisiones provenientes del sector.

9. En el marco de la 87 Reunión del Consejo Ejecutivo de MDL1, se aprobó la nueva metodología **ACM0116: Sistemas de Rodaje Eléctrico para Aeronaves**, la cual es considerada de gran escala, representa la primera metodología del sector aéreo para desarrollar este tipo de proyectos. El alcance de ésta, es para proyectos que implementan y operan sistemas de rodaje eléctrico (e-taxi) en aeronaves comerciales.

10. La aplicabilidad de esta metodología es para vuelos domésticos o nacionales de aeronaves comerciales que operan con sistemas eléctricos de rodaje entre dos aeropuertos del mismo país, el cual será elegido para reclamar la reducción de emisiones, al implementar lo contenido en la metodología.

11. En su estructura la metodología está compuesta por seis secciones las cuales son: 1). Introducción, 2). Alcance, aplicabilidad y entrada en vigor, 3). Referencias normativas, 4). Definiciones, 5). Metodología para línea base, y 6). Metodología para el monitoreo.

12. Es importante hacer del conocimiento del GEPEJTA, que además de la metodología descrita anteriormente, existe una propuesta de metodología de pequeña escala **AMS-I.XXX: Energía Solar para aeronaves domésticas para las operaciones en puerta**; la cual también fue desarrollada en conjunto con la OACI; sin embargo esta no fue aceptada, ya que es necesario ampliar el alcance de la misma, principalmente para incluir la reducción de emisiones de los servicios y operaciones en tierra de los aeropuertos tanto para vuelos domésticos como internacionales, entre otras recomendaciones.

13. La nueva propuesta fue presentada en el marco de la 88 Reunión del Consejo Ejecutivo de los MDL2; la cual nuevamente no fue aprobada, solicitando incorporar algunas recomendaciones.

14. El alcance de dicha propuesta comprende la generación de energía renovable a partir de tecnología fotovoltaica solar, la cual suministrará energía eléctrica a los aeropuertos, para las operaciones de las aeronaves en puerta; incluyendo únicamente aquellos vuelos domésticos, dejando fuera de esta metodología a los vuelos que operan en rutas internacionales.

### **Conclusión**

15. El establecimiento de metodologías del Mecanismo de Desarrollo Limpio, dirigidas al sector de la aviación, constituye un avance en la incorporación de la variable ambiental y de cambio climático en las diferentes actividades inherentes del sector. Asimismo constituye una ventana de oportunidad para los países en desarrollo, es decir aquellos no incluidos en el anexo I, ya que permiten desarrollar proyectos bajo esta metodología, tanto para reducir sus emisiones como para vender aquellos créditos de carbono provenientes de éstos.

16. De cara a la aprobación del Esquema Mundial sobre Medidas Basadas en el Mercado (GMBM), es importante conocer estas metodologías y visualizarlas como oportunidad para los Estados miembros de la CLAC, ya que en la propuesta de resolución sobre MBM's, se encuentran elegibles las unidades de emisiones generadas por proyectos de MDL; para lo cual los fondos captados con mediante las MBM pueden re invertirse en el sector, en proyectos como éstos.

### **Medida Propuesta**

17. Se invita al Grupo de Expertos a

- a) Tomar nota de la presente información y a emitir los comentarios que estimen pertinentes.
- b) Instar a los Estados miembros de la CLAC, a promover el desarrollo de proyectos ambientales bajo las metodologías establecidas en el marco del Mecanismo de Desarrollo Limpio (MDL), de cara a la aprobación del Esquema Mundial sobre Medidas Basadas en el Mercado (GMBM).

AM0116

---

Large-scale Methodology

---

Electric taxiing systems for airplanes

Version 01.0

Sectoral scope(s): 07



United Nations  
Framework Convention on  
Climate Change

La metodología puede ser descargada en el siguiente enlace:

[https://cdm.unfccc.int/filestorage/C/D/M/CDM\\_ACMM\\_AMY3KVMVGQ95JKG8BPSANO1VWFIZS/EB87\\_repan04\\_AM0116\\_e-taxiing%20systems%20for%20airplanes\\_%28ver01%29\\_%28ver01.0%29.pdf?t=VXp8bzRnZHUwfDDgBYIE4ue3DzVqwxkpeM0e](https://cdm.unfccc.int/filestorage/C/D/M/CDM_ACMM_AMY3KVMVGQ95JKG8BPSANO1VWFIZS/EB87_repan04_AM0116_e-taxiing%20systems%20for%20airplanes_%28ver01%29_%28ver01.0%29.pdf?t=VXp8bzRnZHUwfDDgBYIE4ue3DzVqwxkpeM0e)

CDM-EB88-AA-A10

---

Draft Small-scale Methodology

---

AMS-I.X: Solar power for aircraft at-gate operations

Sectoral scope(s): 01, 07

DRAFT



United Nations  
Framework Convention on  
Climate Change

La propuesta de metodología puede ser descargada en el siguiente enlace:

[https://cdm.unfccc.int/filestorage/9/B/T/9BTVMJ5IUGHND186O4CXZWLQP2S3A0/eb88\\_propan10.pdf?t=NUV8bzRnZH0fDCJVsNlfqCeLMiHopGmkXFX](https://cdm.unfccc.int/filestorage/9/B/T/9BTVMJ5IUGHND186O4CXZWLQP2S3A0/eb88_propan10.pdf?t=NUV8bzRnZH0fDCJVsNlfqCeLMiHopGmkXFX)