



## ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

### COMITÉ EJECUTIVO

#### Cuestión 22: Protección del medio ambiente – La aviación internacional y el cambio climático – Políticas, normalización y apoyo a la implantación

#### ELEMENTOS ESENCIALES PARA UN ACUERDO GLOBAL EN MBM

[Nota presentada por la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA)]

#### RESUMEN

En esta nota de estudio se hace referencia al acompañamiento que ALADA realiza a la actividad desarrollada por la Organización de Aviación Civil Internacional-OACI, en torno a la problemática ambiental y en particular al comercio de emisión.

En este particular aspecto, la organización internacional deberá seguir ejerciendo el liderazgo en el tratamiento de este asunto, siendo fiel a la misión y funciones que viene cumpliendo en aras del mantenimiento del equilibrio de intereses entre emisores y receptores, tanto como la comunidad internacional es acreedora de un ambiente libre de carbono y otros gases (GEI), que a futuro sobre la base de investigaciones científicas, ameriten ser incluidos en los programas de mitigación de emisiones.

Será conveniente y necesario la articulación de un plan de comercio de emisión que revista naturaleza global, que reúna los elementos necesarios para alcanzar un ambiente libre de CO<sub>2</sub>, flexible, al menor costo, respetuoso de los intereses y necesidades de los países en vías de desarrollo, confirmando carácter obligatorio a los Planes Nacionales e incluyendo alternativas que de algún modo traduzcan la obligación del cumplimiento de las orientaciones, para garantizar el consenso de la comunidad aeronáutica internacional.

Las XLas. Jornadas Latino Americanas de Derecho Aeronáutico y Espacial, que anualmente celebra ALADA, realizadas hace pocos días en Mendoza (Argentina), adoptaron unánimemente conclusiones que expresan el pensamiento jurídico de quienes participaron en las mismas, orientadas a que el comercio de emisiones en el ámbito aeronáutico, en línea con el Acuerdo de París de 2015, sea el instrumento idóneo para que la aviación civil internacional quede libre de carbono en un plazo corto y que se concrete el propósito de mitigación de emisiones, para beneficio de la humanidad.

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a examinar la presente nota de estudio, que reconoce la importancia de las políticas de la OACI y adoptar la mejor alternativa que se debata en aras a una real, efectiva y obligatoria mitigación de emisiones de CO<sub>2</sub>.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico E – <i>Protección del medio ambiente.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	No requiere recursos adicionales
<i>Referencias:</i>	<i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (al 4 de octubre de 2013) (Doc 10022)

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 En su carácter de Observador, ALADA al mismo tiempo que agradece la oportunidad de participar en el desarrollo de la 39ª Asamblea de la OACI, teniendo en cuenta la importancia de la problemática del impacto de la aviación civil internacional en el cambio climático, considera pertinente que los Estados, todos conscientes de los efectos adversos de las actividades antropogénicas, convengan un entendimiento de alcance universal acorde con la naturaleza global de este tema, descartando alternativas regionales y o nacionales que solo deben adecuarse a los principios de orden general e imperativos que surjan de lo convenido.

## 2. PRINCIPIOS BÁSICOS SOBRE EL COMERCIO DE EMISIÓN

2.1 Resultan loables los esfuerzos realizados por la OACI en torno a la problemática ambiental los que, en el área de emisión, se han traducido en importantes avances en lo tecnológico, operacional, quedando por adoptar el instrumento complementario de la batería de medidas y que se relaciona con el comercio de emisión el cual, por sobre todo, debe responder a una real reducción, mitigación de la emisión del CO<sub>2</sub> hasta que la ciencia acredite la necesidad de incluir otros GEI.

2.2 Lo acordado en el Convenio UN de París de 2015 refuerza el liderazgo que la organización internacional viene desarrollando en este terreno, sin desmedro de la actividad de colaboración que al mismo tiempo viene manteniendo con los organismos del sistema de las Naciones Unidas afectados al estudio y tratamiento de temas ambientales, lo que le lleva a sostener su fidelidad a la misión asignada y a las funciones establecidas en la carta fundacional del Convenio de Chicago de 1944, en el claro mantenimiento del equilibrio de intereses tanto de Estados emisores como Estados receptores de emisión, cuanto de la debida tutela de la comunidad internacional acreedora a un ambiente libre de huella de carbono.

2.3 En materia de negociación multinacional, lo deseable - pero no práctico por el tiempo que demanda su vigencia -, sería instrumentar un acuerdo con los alcances de lo establecido por el Convenio del Derecho de los Tratados de Viena de 1969, para asegurar el cabal cumplimiento de lo convenido, habida cuenta de la premura por obtener rápidos y efectivos resultados. La Asamblea tendrá oportunidad de analizar otra alternativa: un anteproyecto de resolución que, para contar con un mínimo necesario para que sus disposiciones puedan ser observadas por todos los Estados, habrá de tener en cuenta la incorporación de un elemento de necesaria coercibilidad. A su vez, bien podría resolverse que esto mismo se establezca, tanto en los Planes Nacionales, con lo cual de voluntarios pasarían a ser mandatorios, cuanto como repetir esas disposiciones en la excelente experiencia de auditorías, como las USOAP y USAP. Asimismo, bien podrían articularse enmiendas en el Anexo 16 o elaborar un nuevo Anexo con las Normas y Métodos Recomendados (SARPs) que contemplen, en forma integral, la serie de procedimientos que corresponden en este particular e importante asunto.

2.4 Otro importante elemento a considerar es el tiempo, considerando la meta como asimismo la urgencia en erradicar o mitigar sustancialmente las emisiones CO<sub>2</sub>, que tanto afectan la atmósfera en donde se desarrolla la aviación civil internacional. Los límites cronológicos no pueden superar el año 2020, fecha que por otra parte fue fijada en el Convenio de Paris de 2015 con carácter general.

## 3. POSICIÓN DE ALADA

3.1 Las conclusiones adoptadas por unanimidad en el Panel 6 de la agenda de las citadas XLas. Jornadas Latino Americanas de Derecho Aeronáutico y Espacial, celebradas del 24 al 26 de agosto de 2016, tienen relación con la propuesta de un plan global sobre MBM y por sí mismas reflejan el pensamiento de los juristas que han participado en las mismas.

3.2 Se transcriben a continuación las antedichas conclusiones.

*“Las XL Jornadas Latino Americanas de Derecho Aeronáutico y Espacial, reconociendo el liderazgo de la Organización de Aviación Civil Internacional - OACI en materia ambiental, tanto en lo concerniente a la problemática del ruido como emisión de motores y de cara al 39°. Período de sesiones de la Asamblea Ordinaria a celebrarse en Montreal (26 setiembre-7 de octubre) que, entre otros asuntos, la agenda incluye el tratamiento de los MBM, concluyen en lo siguiente:*

- 1- *Han sido importantes los logros obtenidos por la OACI en torno a la emisión de motores con la articulación de una canasta de medidas para alcanzar un crecimiento de CO2 neutral al año 2020, en consonancia con lo resuelto en la Conferencia COP 21 en el Acuerdo de París de noviembre de 2015.*
- 2- *Cuatro elementos integran la mencionada canasta de medidas, a saber: a) tecnologías en materia de construcción de aeronaves orientadas al diseño de aeronaves que al presente conllevan mayores restricciones de certificación (Volumen III, Anexo 16 al Convenio de Chicago de 1944); b) mejoramiento de las operaciones de aeronaves, mediante aplicación de nuevas estrategias; c) alternativas de combustibles sustentables para la aviación y d) un esquema global de medidas basadas en el mercado, MBM para la aviación civil internacional.*
  - a) *Este último elemento está pendiente de aprobación por parte de la comunidad aeronáutica internacional (191), y a tales efectos se someterá a la consideración de la 39ª Asamblea de la OACI, un anteproyecto de resolución como alternativa más viable frente a lo deseable pero poco practicable, de un acuerdo universal, con posibilidades de incorporar el componente de coercibilidad para reforzar el cumplimiento de las obligaciones que se fijen para las Partes contratantes.*
  - b) *El anteproyecto de resolución citado, para alcanzar el consenso de todos los actores de la aviación civil, necesariamente deberá reunir una serie de factores como los que siguen:*
    - b.1) *Tener alcance universal, no fragmentado regional ni nacionalmente.*
    - b.2) *Deberá considerarse como complemento del resto de los elementos de la canasta de medidas y además, considerarse como transitorio para abarcar a futuro otras emisiones diferentes a CO2, una vez que las investigaciones científicas demuestren la negativa interferencia en el cambio climático.*
    - b.3) *Deberá preservar la integridad ambiental, la simplicidad, manteniendo una relación entre costo y eficiencia, evitando carga excesiva de tipo administrativo, como así también el impacto negativo en torno a la competencia comercial.*
    - b.4) *Reconocer el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas, con atención especial a las necesidades específicas de los Estados, principalmente de los países en vía de desarrollo.*
    - b.5) *Tener en cuenta que la efectividad del esquema dependerá de combinar los principios contenidos en la Resolución como de la elaboración de Normas y Métodos Recomendados (SARPs), como así también de la inclusión expresa del compromiso de observancia del esquema en las negociaciones bilaterales y en los Planes de Acción Nacionales.*
    - b.6) *La ejecución de programas que permitan la mitigación de la emisión de CO2, como el Mecanismo de Desarrollo Limpio, deberán ser objeto de seguimiento para garantizar el resultado de reducción de las emisiones, evitando que el mercado se convierta en una falacia.*

- c) *La metodología COSIA de exclusiva aplicación al sector de la aviación civil internacional, tanto como el sistema de Monitoreo, Verificación e Informe MVR, como asimismo el criterio de Unidad de Emisiones y respectivos registros, deberán desarrollarse como Normas y Métodos Recomendados (SARPs), única vía para conferir eficacia y efectividad a todo el esquema MBM, siguiendo la experiencia de procedimientos, metodología y auditorías en el campo de la seguridad (Safety y Security).*
  - d) *Minimizar cualquier impacto negativo en los países en vías de desarrollo, ofreciendo medidas preferenciales y salvaguardas que garanticen el desarrollo sustentable del sector.*
  - e) *Destinar una parte específica de ingresos derivados del comercio de emisiones, a las actividades de mitigación de emisiones CO2 relacionados con el transporte aéreo.*
  - f) *Insistir en el compromiso de cooperación y colaboración de los Estados Partes como sustento de lo convenido.*
- 3.- *La presentación de los Planes Nacionales de Acción debería ser obligatoria para los Estados.*
- 4.- *Las auditorías de la OACI deberían incluir temas ambientales.*
- 5.- *Los créditos a ser adquiridos por las líneas aéreas deben ser de Proyectos de Reducción de Emisiones en países en vías de desarrollo.*

#### 4. **DECISIÓN DE LA ASAMBLEA**

4.1 ALADA, en su calidad de Observadora, se permite sugerir a la Asamblea considere los elementos esenciales contenidos en la presente Nota de estudio, a fin de que integren la fórmula que en definitiva adopte para la gestión del comercio de emisiones.

— FIN —