

**NOTA DE ESTUDIO****ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES****COMITÉ EJECUTIVO****Cuestión 17: Protección del medio ambiente****DECLARACIÓN CONSOLIDADA DE LAS POLÍTICAS Y PRÁCTICAS  
PERMANENTES DE LA OACI RELATIVAS A LA PROTECCIÓN  
DEL MEDIO AMBIENTE — CAMBIO CLIMÁTICO**

(Nota presentada por Consejo de la OACI)

**RESUMEN**

En esta nota se presentan los avances realizados por la OACI desde el 36º período de sesiones de la Asamblea, en relación con la aviación internacional y el cambio climático, y asimismo mediante la labor del Grupo sobre la aviación internacional y el cambio climático (GIACC), la Reunión de alto nivel sobre la aviación internacional y el cambio climático (HLM-ENV), la Conferencia sobre la aviación y los combustibles alternativos (CAAF), el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) y un grupo oficioso establecido por el Presidente del Consejo, y se tiene en cuenta la evolución de los acontecimientos en otros organismos de las Naciones Unidas y organizaciones internacionales en esta esfera, a modo de referencia para la revisión de los Apéndices I a L de la Resolución A36-22 de la Asamblea *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente*.

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a tomar nota de los avances realizados por la Organización en relación con la aviación internacional y el cambio climático, para los fines de la actualización de la Resolución A36-22 de la Asamblea.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico C, <i>Protección del medio ambiente — Minimizar los efectos perjudiciales de la aviación civil mundial en el medio ambiente</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se aplica.
<i>Referencias:</i>	A37-WP/21, <i>La aviación civil y el medio ambiente</i> A37-WP/22, <i>Iniciativa de neutralidad climática de las Naciones Unidas</i> A37-WP/23, <i>La aviación y los combustibles alternativos</i> A37-WP/24, <i>Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente - Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local</i> A37-WP/26, <i>Tendencias actuales y futuras en materia de ruido y emisiones de aeronaves</i> A37-WP/27, <i>Evolución de los acontecimientos en otros organismos de las Naciones Unidas</i> <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 28 de septiembre de 2007) (Doc 9902)</i>

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 En su 36º período de sesiones, la Asamblea de la OACI adoptó la Resolución A36-22, "*Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente*". En el Apéndice K de la Resolución A36-22, se pide específicamente al Consejo que:

- a) “forme un nuevo Grupo sobre la aviación internacional y el cambio climático, compuesto por funcionarios de gobierno de alto rango representativos de todas las regiones de la OACI, con la participación equitativa de los países desarrollados y en desarrollo y el apoyo técnico del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación, con el propósito de elaborar y recomendar al Consejo la adopción de un enérgico Programa de acción sobre la aviación internacional y el cambio climático, basado en el consenso y que refleje la visión en común y la firme voluntad de todos los Estados contratantes”; y
- b) “convoque oportunamente, teniendo en cuenta que la 15ª reunión de la Conferencia de las Partes (COP15) de la CMNUCC se celebrará en diciembre de 2009, una reunión de alto nivel para examinar el Programa de acción recomendado por el grupo”.

1.2 En respuesta, el Consejo estableció el Grupo sobre la aviación internacional y el cambio climático (GIACC) compuesto de 15 funcionarios gubernamentales de alto nivel. El Grupo celebró cuatro reuniones y su última reunión en mayo de 2009, elaboró el Programa de acción sobre la aviación internacional y el cambio climático. El Consejo aceptó plenamente dicho programa en junio de 2009 al considerarlo un avance positivo para limitar o reducir el impacto de la aviación en el clima. Todos los documentos relacionados con el GIACC están disponibles en: [http://www.icao.int/env/meetings/Giacc\\_Root.html](http://www.icao.int/env/meetings/Giacc_Root.html).

1.3 La Reunión de alto nivel sobre la aviación internacional y el cambio climático (HLM-ENV), que se celebró en octubre de 2009 con el propósito de examinar el Programa de acción, refirmó la función de liderazgo de la OACI en los asuntos de la aviación internacional y aprobó una Declaración y Recomendaciones relativas al trabajo futuro del Consejo en el campo de la aviación internacional y el cambio climático. En noviembre de 2009, el Consejo aceptó plenamente las conclusiones de la HLM-ENV. Todos los documentos relacionados con la HLM-ENV están disponibles en: <http://www.icao.int/Highlevel2009/>.

1.4 En resumen, la HLM-ENV convino en lo siguiente:

- a) una meta mundial de 2% anual de mejoramiento del rendimiento de combustible hasta el año 2050, y nuevos estudios sobre la factibilidad establecer metas más ambiciosas a mediano y largo plazos, lo que incluye el crecimiento neutro en carbono y las reducciones de las emisiones;
- b) la elaboración de una norma mundial sobre CO<sub>2</sub> para las aeronaves y facilitación de más cambios operacionales para reducir las emisiones de la aviación;
- c) la elaboración de un marco para las medias basadas en criterios de mercado en la aviación internacional;
- d) la elaboración de medidas para asistir a los Estados en desarrollo y facilitar el acceso a recursos financieros, la transferencia de tecnología y el desarrollo de capacidad; y

- e) la presentación de los planes de acción de los Estados, con la descripción de sus respectivas políticas y medidas, así como sus informes anuales de datos para la OACI sobre su consumo de combustible de aviación.

1.5 La Declaración y las Recomendaciones de la HLM-ENV establecen un equilibrio entre las opiniones de todos los Estados miembros y representan su voluntad colectiva y determinación de actuar de manera coherente y cooperativa con respecto a la aviación internacional y el cambio climático. Éste es el primer y único acuerdo armonizado mundialmente de un sector con respecto a una meta para abordar sus emisiones de CO<sub>2</sub>.

1.6 Paralelamente a la ejecución del Programa de acción, el CAEP siguió avanzando en la evaluación de las tendencias medioambientales presentes y futuras de las emisiones de los motores de las aeronaves (véase la nota A37-WP/26). Los resultados de la evaluación y la información acerca de las medidas de atenuación elaboradas por el CAEP se transmitieron al GIACC y a la HLM-ENV para sus deliberaciones. En concordancia con la recomendación del GIACC y la HLM-ENV, la octava reunión del CAEP, celebrada en febrero de 2010, convino en un plan para la elaboración de una norma sobre emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación para someterla a la consideración de la CAEP/9 en 2013 (véase la nota A37-WP/21).

## 2. DESPUÉS DE LA COP15

2.1 En diciembre de 2009, se presentaron a la COP15 los resultados de la HLM-ENV y de la Conferencia sobre la Aviación y los combustibles alternativos (CAAF) (véase la nota A37-WP/23). Aunque en la COP15 no se tomó una decisión específica acerca de la manera de abordar el problema de las emisiones de GEI de la aviación internacional (véase la nota A37-WP/27), se ofreció a la OACI la oportunidad de avanzar aún más en relación con las recomendaciones de la HLM-ENV y la CAAF y de contribuir significativamente en el proceso de negociación de un futuro acuerdo sobre cambio climático.

2.2 Más tarde, el Presidente del Consejo de la OACI creó un grupo oficioso compuesto principalmente de Directores Generales de Aviación Civil de 19 Estados, a los que se encargó la tarea de asistirlo en la preparación de un proyecto de resolución de la Asamblea sobre la aviación internacional y el cambio climático.

2.3 El grupo se reunió en marzo y en junio de 2010, y se centro en tres asuntos clave en los cuales puede avanzarse atendiendo a las recomendaciones de la HLM-ENV, y que figuran a continuación:

- a) la factibilidad de establecer metas más ambiciosas a mediano y largo plazos, lo que incluye el crecimiento neutro en carbono y las reducciones de las emisiones, sobrepasando la meta mundial de 2% anual de mejoramiento del rendimiento de combustible hasta el año 2050;
- b) un marco para las medias basadas en criterios de mercado en la aviación internacional; y
- c) medidas para asistir a los Estados en desarrollo y facilitar el acceso a recursos financieros, la transferencia de tecnología y el desarrollo de capacidad.

2.4 El grupo examinó además el resultado de la CAAF y deliberó acerca del camino a seguir respecto del desarrollo y la utilización de combustibles alternativos de aviación sostenibles. Asimismo, consideró la necesidad de adaptación que podría generar el impacto del cambio climático en las operaciones de la aviación internacional y la infraestructura conexas. El grupo examinó además el

proyecto de texto relativo a la labor de la OACI sobre la iniciativa de neutralidad climática de las Naciones Unidas (véase la nota A37-WP/22).

2.5 El grupo completó la mayor parte de sus tareas de preparación del proyecto de resolución de la Asamblea sobre la aviación internacional y el cambio climático para someterlo a la consideración del Consejo.

2.6 En las 12ª, 13ª y 14ª sesiones de su 190º período de sesiones, el Consejo consideró el proyecto de texto de la Resolución de la Asamblea. Después de considerables deliberaciones, que se centraron en los ámbitos en los que la labor ha progresado aún más desde la HLM-ENV, no fue posible llegar a un acuerdo en torno al texto propuesto por el Secretario General.

— FIN —