



## NOTA DE ESTUDIO

### CONFERENCIA SOBRE LA AVIACIÓN Y LOS COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS

Río de Janeiro, Brasil, 16 - 18 de noviembre de 2009

### DECLARACIÓN Y RECOMENDACIONES

(Nota presentada por la Secretaría)

#### RESUMEN

En la presente nota se proponen una declaración y las recomendaciones conexas, atendiendo a las deliberaciones relativas a las Cuestiones 1 a 4 del orden del día, para someterlas a la consideración de la CAAF/09.

Las medidas propuestas a la CAAF/09 figuran en el párrafo 2.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 En la Sede de la OACI, se celebró, del 7 al 9 de octubre de 2009, la Reunión de alto nivel sobre la aviación internacional y el cambio climático (HLM-ENV/09). Esta reunión reconoció que los combustibles alternativos pueden ser un elemento clave en la reducción del impacto de la aviación internacional en el cambio climático y recomendó que los Estados y organizaciones internacionales participen activamente en la Conferencia sobre la aviación y los combustibles alternativos (CAAF/09) en noviembre de 2009, a fin de compartir sus iniciativas y estrategias para fomentar dichos esfuerzos, y poner al día a la 15ª Conferencia de las Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC COP15) en diciembre de 2009 con los resultados de la CAAF/09 acerca del desarrollo y utilización de los combustibles alternativos sostenibles y la aviación. Además, los resultados de la CAAF/09 se utilizarán para proporcionar información al 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, en septiembre de 2010.

## 2. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA

2.1 Se invita a la Conferencia a que:

- a) apruebe la Declaración que figura en el Apéndice A;
- b) apruebe las Recomendaciones que figuran en el Apéndice B; y
- c) convenga en que la Declaración y las Recomendaciones aprobadas por la CAAF, conjuntamente con los resultados de la HLM-ENV/09, sientan la base del aporte de la OACI a las negociaciones en curso en el contexto de la CMNUCC.

## APÉNDICE A

La Conferencia sobre la aviación y los combustibles alternativos, celebrada por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en Río de Janeiro (Brasil), del 16 al 18 de noviembre de 2009, que contó con la participación de los Estados y la industria adoptó la declaración y las recomendaciones siguientes:

### **DECLARACIÓN DE LA CONFERENCIA SOBRE LA AVIACIÓN Y LOS COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS Río de Janeiro (Brasil), 18 de noviembre de 2009**

*Acogiendo* con satisfacción la decisión del Consejo de la OACI de aceptar plenamente el Programa de acción sobre la aviación internacional y el cambio climático, que abarca metas a las que se aspira a nivel mundial en forma de rendimiento del combustible, un conjunto de medidas y los medios para medir el progreso, como primer paso importante en la labor de los Estados contratantes de la OACI para tratar las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) producidas por la aviación internacional;

*Considerando* que la Reunión de alto nivel sobre la aviación internacional y el cambio climático recomendó, entre otras cosas, que los Estados y organizaciones internacionales participaran activamente en la Conferencia sobre la aviación y los combustibles alternativos a fin de compartir sus iniciativas y estrategias para fomentar dichos esfuerzos, y poner al día a la 15ª Conferencia de las Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC COP15) en diciembre de 2009;

*Tomando nota* de la muy limitada disponibilidad de combustibles alternativos homologados para la aviación;

*Reconociendo* que los combustibles alternativos sostenibles para la aviación pueden producir durante su ciclo de vida menos emisiones de CO<sub>2</sub> que los combustibles para la aviación convencionales durante su ciclo de vida;

*Reconociendo* que los combustibles alternativos sostenibles para la aviación pueden, además, beneficiar la calidad del aire local y en la superficie;

*Tomando nota* de que la introducción de combustibles alternativos sostenibles para la aviación ayudará a abordar problemas relacionados con el medio ambiente, los aspectos económicos y la seguridad del suministro;

*Tomando nota* de que los combustibles alternativos sostenibles para aeronaves pueden producirse a partir de una amplia variedad de materias primas para su uso en la aviación mundial, lo que sugiere que muchas regiones pueden ser lugares de producción;

*Reconociendo* que existe la tecnología para producir combustibles sostenibles de sustitución para la aviación teniendo en cuenta las necesidades del mundo relativas a seguridad de la alimentación, energía y desarrollo sostenible;

*Reconociendo* que la producción de combustibles alternativos sostenibles para la aviación podría promover nuevas oportunidades económicas;

*Reconociendo* la necesidad de contar con una definición común de las necesidades en materia de sostenibilidad a nivel internacional;

*Reconociendo* que la aviación es un sector altamente tecnológico que es receptivo al desarrollo y la introducción de nuevas tecnologías;

*Reconociendo* que la industria ha demostrado con éxito la factibilidad técnica de utilizar mezclas de combustibles alternativos sostenibles para reactores en ensayos en vuelo sin afectar a la seguridad operacional;

*Acogiendo con beneplácito* el avance alcanzado mediante iniciativas regionales como resultado de la cooperación entre los principales participantes en el ámbito de los combustibles alternativos sostenibles para la aviación;

*Acogiendo con beneplácito* las actividades de la Iniciativa de combustibles alternativos para la aviación comercial (CAAFI), emprendida por los Estados Unidos y el Modo sostenible para combustibles alternativos y energía en aviación (SWAFE), iniciado por la Comisión Europea;

*Reconociendo* que el combustible producido en forma sostenible, derivado de la caña de azúcar ya se está utilizando en aeronaves con motores de émbolo en Brasil;

*Acogiendo con beneplácito* el ritmo al cual los nuevos combustibles alternativos para la aviación están siendo objeto de homologación y, en particular, la homologación de combustibles para reactores de la aviación que contienen hidrocarburos sintetizados;

*Reconociendo* que el Consejo de la OACI ha de elaborar aún más las medidas para ayudar a los Estados en desarrollo y para facilitar el acceso a los recursos financieros, la transferencia de tecnología y la creación de capacidad, comprendida la posible aplicación de mecanismos flexibles en el marco de la CMNUCC, tales como el Mecanismo de desarrollo limpio (MDL), a la aviación internacional;

*Reconociendo* la urgente necesidad de contar con medidas para facilitar el acceso a recursos financieros, intercambio de tecnología y creación de capacidad, específicamente para los combustibles alternativos de la aviación;

*Reconociendo* que la demanda de combustibles sostenibles se extiende más allá de la aviación internacional, pero que a su vez las aeronaves tienen requisitos específicos en materia de combustible;

*Reconociendo* la necesidad de alentar a los participantes en la cadena de suministro y de asegurar que los combustibles alternativos sostenibles estén disponibles para la aviación;

*Reconociendo* que con incentivos y suministro suficientes, la aviación internacional podría aportar el beneficio de una reducción sustancial de CO<sub>2</sub> si se utilizan combustibles alternativos sostenibles de aviación; y

*Reconociendo* que, gracias a su pequeña red de puntos de distribución de combustible y a que su demanda es predecible, la aviación internacional está bien preparada para ser la primera en adoptar globalmente los combustibles alternativos sostenibles;

***Declara que:***

1. La OACI y sus Estados contratantes respaldan el uso de combustibles alternativos sostenibles para la aviación como medio importante de reducir las emisiones de la aviación;
2. La OACI establece un Marco mundial para los combustibles alternativos de la aviación relativo a la aviación y los combustibles alternativos sostenibles destinado a transmitir el objetivo que los esfuerzos individuales y compartidos esperan alcanzar con respecto a los combustibles alternativos sostenibles para la aviación en el futuro, para que lo examine el 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI;

3. Los Estados miembros y los participantes trabajan conjuntamente por conducto de la OACI y otros organismos internacionales pertinentes, para intercambiar información y mejores prácticas, y en particular para llegar a una definición común de los requisitos en materia de sostenibilidad para los combustibles alternativos;
4. Se alienta a los Estados a establecer el marco necesario para la introducción gradual de los combustibles alternativos sostenibles de aviación que garantice que tales combustibles se suministren a la aviación;
5. Se alienta a los Estados a trabajar con toda prontitud y conjuntamente con la industria para fomentar la investigación, el desarrollo, la distribución y la utilización de combustibles alternativos sostenibles para la aviación;
6. Se alienta el mantenimiento o mejoramiento de iniciativas en materia de financiación que apoyan el estudio y desarrollo de los combustibles alternativos sostenibles y otras medidas para reducir las emisiones de GEI, además de los fondos para los programas de investigación y tecnología, a fin de mejorar aún más la eficiencia del transporte aéreo;
7. Se alienta a los Estados a establecer políticas que apoyen el uso de combustibles alternativos de sustitución directa y eviten efectos secundarios indeseables o negativos, que comprometerían los beneficios ambientales de los combustibles alternativos;
8. Existe una urgente necesidad de contar con medidas para facilitar el acceso a recursos financieros, intercambio de tecnología y creación de capacidad específicamente para los combustibles alternativos de la aviación;
9. La OACI adopta las medidas necesarias con la finalidad de considerar un marco para la financiación de proyectos de desarrollo de infraestructura dedicados a combustibles alternativos de la aviación e incentivos para superar los obstáculos iniciales del mercado;
10. La OACI continúa facilitando las iniciativas para elaborar un marco para el análisis del ciclo de vida que permita comparar las emisiones relativas de GEI durante el ciclo de vida de los combustibles alternativos sostenibles con aquellas del ciclo de vida de los combustibles convencionales para la aviación; y
11. La OACI y sus Estados miembros deberían alentar firmemente deliberaciones más amplias sobre el desarrollo de tecnologías de combustibles alternativos y apoyar el uso de combustibles alternativos sostenibles, incluidos los biocombustibles, en la aviación de conformidad con las circunstancias nacionales.

— — — — —

## **APÉNDICE B**

### **RECOMENDACIONES DE LA CAAF**

El Apéndice B se distribuirá en inglés únicamente durante la Conferencia.

— FIN —