



GRUPO SOBRE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL Y EL CAMBIO CLIMÁTICO (GIACC)

PRIMERA REUNIÓN

Montreal, 25 - 27 de febrero de 2008

RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES — PRIMER DÍA

Cuestión 1 del orden del día: Asuntos administrativos

Inauguración de la reunión

1. Al inaugurar la reunión, el Presidente del Consejo dio la bienvenida a Montreal a los miembros del GIACC y a sus asesores. Los instó a que se dieran a su tarea de desarrollar un programa de acción sobre la aviación internacional y el cambio climático sin ideas preconcebidas y en un espíritu de cooperación. El texto del discurso del Presidente está disponible en la página web y el sitio web especializado seguro del GIACC.

2. Al sumarse a la bienvenida que el Presidente dio a los participantes, el Secretario General tomó nota de que en el Plan de actividades de la OACI se establecían metas claras que la Organización tenía la intención de alcanzar a fin de apoyar la iniciativa mundial para tratar el asunto del cambio climático. Destacó que, el viernes 29 de febrero de 2008, se develaría una placa en el vestíbulo principal para conmemorar que la Sede de la OACI fue el primer edificio del Canadá que recibió la prestigiosa certificación de liderazgo en energía y diseño ambiental para un edificio ya existente. El texto de bienvenida del Secretario General está disponible en la página web y el sitio web especializado seguro del GIACC.

3. Después de que el Presidente del Consejo presentó a los Directores, el secretario del GIACC presentó a los miembros y a sus asesores. Se tomó nota de que tres miembros, el Sr. T.E.W. Schmidt (Alemania), el Sr. K. Gohain (India) y el Sr. E. Bachurin (Federación de Rusia), aunque no pudieron estar presentes debido a problemas de horarios o enfermedad, participarían en la próxima reunión.

Elección del presidente y la vicepresidenta

4. El grupo eligió al Sr. R. Cron (Suiza) como su presidente y a la Sra. B. Gravitis-Beck (Canadá) como su vicepresidenta para la primera reunión, a propuesta del Sr. D.K. Elwell (Estados Unidos), con el apoyo del Sr. J. Doherty (Australia).

5. En sus observaciones introductorias para iniciar el proceso, el presidente puso énfasis en la necesidad de contar con un enfoque completo para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de la aviación que abarque medidas tecnológicas, operacionales y económicas. Señaló que las tres cuestiones fundamentales que deben considerarse, de conformidad con la Resolución A36-22 de

la Asamblea (*Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente*), Apéndice K (*Programa de acción de la OACI sobre la aviación internacional y el cambio climático*), eran: la identificación de las posibles metas a las que se aspira, los elementos que deben incluirse en el programa de acción y los medios para medir el avance.

Las metas principales de la reunión fueron: crear espíritu de trabajo en equipo; intercambiar información entre los miembros, representantes de la industria de la aviación y la Secretaría; intercambiar puntos de vista sobre los elementos del programa de acción para reducir las emisiones de los gases de efecto invernadero procedentes de la aviación y sobre las metas que se aspira alcanzar; definir el proceso y métodos de trabajo del grupo; y asignar tareas para la segunda reunión, que tendrá lugar en el verano de 2008.

Examen de la organización del trabajo

6. Posteriormente, se consideró la organización del trabajo para la reunión basándose en las notas de estudio WP/1, WP/2 (Revisión núm. 1) y WP/3. El grupo examinó y aceptó las atribuciones aprobadas por el Consejo que figuraban en el Apéndice A de la nota WP/1. Al observar el extracto de las actas de la 14ª reunión del 182º período de sesiones del Consejo que figuraba en el Apéndice B de dicha nota, en relación con las atribuciones y los métodos de trabajo del GIACC, el grupo convino en tener en cuenta para su trabajo los comentarios de los Representantes en el Consejo. También, tomó nota y convino en considerar las observaciones del Sr. M.V. Pinta Gama (Brasil) respecto al párrafo 1 de las atribuciones, específicamente, que su encabezado debería enmendarse para agregar “en cuanto a ahorro de combustible en la aviación internacional” después de “a los que se aspira”, y que el inciso a) debería cambiarse para que se leyera como sigue: “discutir la forma de aplicar el mandato que figura en el Apéndice K de la Resolución A36-22 de la Asamblea, a la luz del Artículo 2.2 del Protocolo de Kyoto”.

7. Seguidamente, el grupo adoptó el programa que se propuso en el Apéndice B de la WP/3 para la reunión y tomó nota del orden del día comentado del apéndice que figuraba en el documento WP/2 (Revisión núm. 1). También observó los aspectos organizativos y los métodos de trabajo esbozados en la nota WP/3.

Análisis general

8. Más tarde, a invitación del presidente, cada miembro presentó sus puntos de vista sobre el propósito del GIACC en cuanto a sus atribuciones, su función y sus métodos de trabajo.

9. Al resumir las deliberaciones del grupo, el presidente señaló que había necesidad de: trabajar en forma constructiva con un espíritu de consenso y apertura; considerar las cuestiones del cambio climático bajo el liderazgo de la OACI, pero en estrecha coordinación con la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) y a fin de encontrar soluciones ambiciosas pero viables; establecer un marco mundial que permita a cada Estado tomar medidas en favor de un crecimiento sostenido internacional e informar a la OACI al respecto (lo que implica examinar en forma creativa e innovadora todos los posibles campos de acción, incluso las medidas operacionales y tecnológicas, así como las basadas en criterios de mercado); tomar como base lo que la industria y los encargados de elaborar reglamentaciones han hecho ya; identificar las metas a las que se aspira a escala mundial (estas metas tendrían que ser mesurables y tener en cuenta las especificidades nacionales y regionales y el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas). Metas comunes deberían ayudar a los Estados a identificar necesidades financieras y promover el uso de financiamiento innovador y la transferencia de tecnología a los países en desarrollo. Aunque el CAEP se centra en cuestiones técnicas, el GIACC debería seguir siendo una entidad orientada a la definición de políticas. La recopilación de datos tendría que considerarse como parte de los objetivos del GIACC y los miembros de éste deberían estar dispuestos a contribuir a esta tarea, en la que se tendría en cuenta información de

otras entidades, como el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC). Debido a plazos muy cortos el GIACC se vio obligado a organizar el trabajo de manera muy eficiente, organización que podría incluir grupos de tareas que trabajarían entre los períodos de sesiones oficiales del GIACC.

Cuestión 2 del Examen de las actividades relacionadas con las emisiones de la aviación, en la OACI orden del día: e internacionalmente

10. La Directora de transporte aéreo (D/ATB), campeona del Objetivo estratégico C de la Organización: Protección del medio ambiente, se dirigió al grupo en torno a la labor del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP). Al poner énfasis en que, a lo largo de los años, el CAEP ha producido riqueza en información sobre la repercusiones de la aviación en el medio ambiente y respecto de las opciones de mitigación, puso de relieve el documento *ICAO Environmental Report 2007*, cuyos ejemplares se habían puesto a disposición de los participantes. El texto del discurso de la D/ATB está disponible en la página web y el sitio web especializado seguro del GIACC.

11. Después, la Jefa del Grupo para el medio ambiente (C/ENV), que fungió como secretaria del CAEP, expuso las actividades del Comité que se relacionan con el cambio climático, en particular, las relativas a la cuantificación del impacto de la aviación en el medio ambiente, las medidas de mitigación, la adaptación de las operaciones de la aviación al cambio climático y la difusión. La C/ENV puso énfasis en que las actividades del CAEP sobre adaptación eran limitadas y que el CAEP no trataba cuestiones de transferencia de tecnología o de financiamiento.

12. Al resumir la exposición, la C/ENV destacó que el apoyo del CAEP para las actividades del GIACC sería principalmente en cuanto a la evaluación y cuantificación de los impactos; los estudios de medidas de mitigación y sus méritos; y la propuesta de políticas y orientación para aplicar alternativas de mitigación. Informó a la reunión que en la última reunión del Grupo directivo del CAEP (Zurich, 26-30 de noviembre de 2007) se habían planteado cuestiones sobre la duplicación del trabajo, ya que había incertidumbre sobre los posibles pedidos del GIACC. El CAEP se encontraba ya a mitad de su ciclo de producción y había limitaciones en el alcance como para incluir nuevas tareas para dar respuesta a los asuntos presentados por el GIACC sin requerir que se abandonaran o aplazaran las tareas existentes debido a las limitaciones en recursos y tiempo. Se señaló a la atención de la reunión un programa del CAEP. El texto de la exposición de la C/ENV está disponible en la página web y el sitio web especializado seguro del GIACC.

13. Durante el debate que siguió, se subrayó la importancia que tienen los datos de consumo de combustible para la labor del GIACC. El presidente señaló que durante las exposiciones del día siguiente, que presentarían los representantes de la industria de la aviación, podría plantearse la cuestión del intercambio de dichos datos para hacer avanzar la labor del grupo. Sin embargo, destacó que la falta de datos no podía utilizarse como excusa para no tomar decisiones en materia de políticas. El grupo debería concentrarse en los datos que ya estaban disponibles en el CAEP y en la Secretaría. En su labor futura, el grupo podría definir sus requisitos de datos y en sus informes al Consejo solicitar a éste que pida al CAEP que proporcione los datos necesarios, enmendando el mandato del Comité si es necesario.

14. Al subrayar que la protección del medio ambiente también era una de las prioridades más importantes de las Naciones Unidas, la D/ATB recordó que uno de los objetivos del milenio de las Naciones Unidas era garantizar la sostenibilidad ambiental al integrar los principios de desarrollo sostenible en las políticas y programas nacionales y revertir la pérdida de recursos ambientales. También puso énfasis en que la OACI estaba colaborando plenamente con sus organizaciones hermanas de las Naciones Unidas en la iniciativa mundial de limitar o reducir las emisiones procedentes de la aviación internacional y de reducir el impacto del ruido de las aeronaves en las poblaciones expuestas a dicho ruido. Después, la C/ENV proporcionó información sobre el trabajo de otras organizaciones de

las Naciones Unidas, en especial, de la CMNUCC y el IPCC, en el área de cambio climático, y sobre la relación de la OACI con dichos organismos. También proporcionó información sobre los últimos acontecimientos, incluida la Conferencia de Bali, en la que se iniciaron las negociaciones para lograr un nuevo acuerdo internacional sobre cambio climático para finales de 2009, y destacó que el proceso de preparación del plan de acción de Bali tendría lugar en forma paralela al proceso de preparación del programa de acción del GIACC. Se proporcionó el programa de las actividades principales, en el marco del proceso de la CMNUCC, que son de interés para las actividades del GIACC.

15. En sus observaciones concluyentes, la C/ENV recordó que muchos órganos de las Naciones Unidas tienen funciones y mandatos en el campo del cambio climático y que la última Asamblea había reiterado la necesidad de que la OACI ejerciera su función como organismo líder en abordar las cuestiones de las emisiones de la aviación internacional. Puso énfasis en que quedaban algunos obstáculos para el pleno ejercicio de su liderazgo, como la disponibilidad, seguimiento y contabilidad de datos; el pleno acceso a mecanismos y financiamiento flexibles; un plan de acción claro; y una visión de cómo el sector podría tratar su impacto en el cambio climático y estabilizar sus emisiones futuras. La C/ENV resaltó el hecho de que la cooperación y asociación mundiales eran esenciales para alcanzar las metas ambientales de la OACI. El texto de la exposición está disponible en la página web y sitio web especializado seguro del GIACC.

16. Durante las deliberaciones subsiguientes, se tomó nota de que, en algunos casos, la opinión pública exageraba el impacto de la aviación en el cambio climático y subestimaba las medidas tomadas para resolverlo. Al subrayar que se requería más difusión, la C/ENV indicó que el documento *ICAO Environmental Report 2007* sería un instrumento adecuado para promover las iniciativas en curso para reducir el impacto de la aviación en el medio ambiente. Al estar de acuerdo en que había un problema de comunicación, el presidente indicó que éste podría tratarse en el marco del GIACC a fin de tomar medidas. Algunos miembros pusieron énfasis en que debería otorgarse alta prioridad a la transferencia de tecnología a los países en desarrollo y al financiamiento innovador en ese contexto y dentro del programa de acción del GIACC.