



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

### **PRIMERA REUNIÓN**

**Montreal, 25 - 27 de febrero de 2008**

### **RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES — SEGUNDO DÍA**

#### **Cuestión 3 del orden del día: Planificación de las medidas y elementos de política que debe preparar el grupo**

#### **Intercambio de información sobre iniciativas, planes de acciones y medidas nacionales y regionales en relación con el impacto ambiental de la aviación**

1. El Sr. K. Shibata (Japón) presentó su nota de información IP/1, en la que se proponían componentes básicos para el mecanismo de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> procedentes de la aviación internacional, entre los que figuraban: la recopilación de datos relacionados con el combustible para la presentación de informes anuales a la OACI; la meta mundial a la que se aspira en términos de ahorro de combustible (GATFE) para la aviación internacional; la vigilancia por parte de la OACI del avance logrado por los Estados en cuanto a ahorro de combustible; y la posible introducción de un sistema mundial de comercio de derechos de emisión para la aviación internacional basándose en el consenso de los Estados miembros. El Sr. Shibata tomó nota de que su Estado tenía planeado introducir algunas medidas de ahorro de combustible para promover una reducción en las emisiones de CO<sub>2</sub> y en el consumo de energía en los aeropuertos.

2. Luego, el grupo escuchó las exposiciones que presentaron: el Sr. D.K. Elwell (Estados Unidos), el Sr. P. Schwach (Francia), el Dr. H.O. Demuren (Nigeria), la Sra. B. Gravitis-Beck (Canadá), el Sr. M.V. Pinta Gama (Brasil), el Dr. M.R. Berenji (Arabia Saudita), el Sr. H. Gao (China) y el Sr. J. Doherty (Australia). Los textos de las exposiciones del Sr. Elwell y el Sr. Schwach están disponibles en la página web y el sitio web especializado seguro del GIACC.

#### **Exposiciones de los interesados principales de la industria de la aviación en torno a las posibles medidas para reducir las emisiones**

3. Representantes de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA), el Consejo internacional de aviación de negocios (IBAC) y la Organización de Servicios para la Aeronáutica Civil (CANSO) expusieron las posibles medidas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero atribuibles a la aviación civil internacional.

4. La Directora de navegación aérea (D/ANB) y el Jefe de la Sección de gestión del tránsito aéreo (C/ATM) resumieron el Plan mundial de navegación aérea (GANP) de la OACI y sus implicaciones para el medio ambiente. Los textos de todas estas exposiciones están disponibles en el sitio web especializado seguro del GIACC.

**Deliberaciones generales e intercambio de puntos de vista sobre los elementos de un plan de acción**

5. Al resumir los puntos de vista expresados durante la reunión, el presidente observó que el grupo había recibido mucha información sobre las medidas tomadas por la industria de la aviación, así como sobre los programas nacionales y las iniciativas regionales. Se había subrayado que el cambio climático era sólo una de las muchas cuestiones ambientales que debían considerarse. Había muchas interdependencias que también tenían que tenerse en cuenta, en especial la seguridad operacional. Había una extensa gama de iniciativas en curso a escalas local, nacional, regional e internacional para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación, que se estaban logrando con mucho éxito. También se había puesto énfasis en que las intervenciones del público y las iniciativas de la industria de la aviación deberían combinarse y llevarse a cabo en colaboración. La industria de la aviación había expresado su decidido apoyo a las actividades del GIACC y estaba preparada para contribuir a su labor, a través del suministro de datos elaborados sobre una base corporativa y comparativa. También había destacado la necesidad de establecer rápido un plan de acción mundial y metas comunes.

6. El presidente tomó nota de que muchos oradores habían subrayado la necesidad de contar con un enfoque de varias líneas de acción, completo y equilibrado y con una combinación de medidas. No existía una mejor solución para reducir las emisiones de gases a efecto invernadero procedentes de la aviación. Respecto de las exposiciones, observó que había ocho categorías diferentes de medidas de reducción de emisiones que podrían considerarse como posibles elementos de un programa de acción: normas ambientales nuevas; adelantos tecnológicos, incluida la modernización de la flota aérea; mejoras operacionales en aire y en tierra; modernización de la gestión del tránsito aéreo (ATM); combustibles alternativos; mejora de la infraestructura aeroportuaria, incluido el mejoramiento de la intermodalidad en los aeropuertos, los programas de ahorro de energía y las medidas en los aeropuertos; medidas basadas en criterios de mercado (se habían mencionado los sistemas de derechos de emisión); y programas de compensación de carbono. También podía considerarse la recopilación de datos exactos como posible elemento. Sería necesario aclarar estas medidas y establecer sus prioridades, así como determinar la equivalencia de las diferentes medidas.

7. Respecto de las deliberaciones, el presidente observó que había un consenso general sobre la necesidad de que el GIACC llevara a cabo su labor con la perspectiva de permitir el crecimiento sostenido de la aviación. Se subrayó la necesidad de tomar medidas a escala mundial, así como la de tener en cuenta la transferencia de tecnología a países en desarrollo y el establecimiento de un mecanismo de financiamiento para facilitar dicha transferencia.