



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

### TERCERA REUNIÓN

Montreal, 17 - 19 de febrero de 2009

### 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 la tercera reunión del GIACC a los miembros (y a sus asesores), en particular a los señores O. Demidov (Federación de Rusia), en reemplazo del Sr. E. Bachurin, Capitán M.A. Jamjoom (Arabia Saudita), en reemplazo del Dr. M.R. Berenji, y P. Griffiths (Reino Unido), en reemplazo del Sr. R. Cron (Suiza), que asistirían por primera vez. Se señaló que el Dr. H.O. Demuren (Nigeria) no podía asistir debido a asuntos oficiales urgentes imprevistos.

2. El Presidente inició su alocución agradeciendo a los miembros su apoyo al proceso GIACC hasta ese momento y el progreso que habían logrado posteriormente a la última reunión. Señaló que mientras hasta ahora el grupo se había concentrado en recopilar y examinar información relativa a aspectos concretos del cambio climático, a partir del día de hoy dirigiría su atención a formular concretamente el programa de acción sobre la aviación internacional y el cambio climático.

3. Luego el Presidente mencionó rápidamente y comentó algunos de los elementos clave del Apéndice K (*Programa de acción de la OACI sobre la aviación internacional y el cambio climático*) de 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*), que creó al GIACC y estableció su mandato. Subrayó que, ante todo, se reconocían los principios de no discriminación y oportunidades justas consagradas por el Convenio de Chicago. Se trataba de condiciones indispensables, junto con la existencia y acción de la OACI como entidad que establece normas mundiales para sus 190 Estados miembros. El sistema mundial de transporte aéreo no podría funcionar de otro modo. Al mismo tiempo, en el mencionado apéndice se reconocían los principios y disposiciones relativos a responsabilidades comunes pero diferenciadas (CBDR) y capacidades respectivas en relación con la *Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático* (CMNUCC) y el Protocolo de Kyoto. El programa de acción del GIACC debe, a su vez, también reconocer y aplicar estos principios. El Presidente indicó que una manera de lograrlo consistiría en recordar que el grupo trataba de emisiones de la aviación internacional que no era posible atribuir geográficamente por Estado, como en el caso de las emisiones del interior. Por consiguiente, el contexto era muy diferente. El grupo debería también tener presente que las metas a las que se aspira, que determinará el GIACC, estaban dirigidas a la totalidad del sector de transporte aéreo. Deberían también realizarse de manera colectiva, sin responsabilidades concretas

nacionales o regionales y contribuirían, en fin de cuentas, a aumentar la eficacia de las líneas aéreas y la aviación en general.

4. En lo que atañe a los planes de comercio de derechos de emisión, mundiales o regionales, se dispuso en la Resolución A36-22 de la Asamblea que debían implantarse mediante acuerdo mutuo. Esto significaba que las estrategias y medidas al alcance de los Estados deberían tener carácter voluntario. Por último, en la mencionada resolución se recomendaban consideraciones especiales para los países en desarrollo y asistencia, de ser necesario.

5. El Presidente confiaba en que, según lo solicitado en la Resolución A36-22 de la Asamblea, el GIACC podría lograr un acuerdo basado en el consenso y que refleje la visión en común y la firme voluntad de todos los Estados contratantes.

6. En ese sentido, el Presidente había tenido el placer de asistir, en enero de 2009, a la Conferencia ministerial sobre la problemática mundial del medio ambiente y la energía en el transporte por invitación del Gobierno del Japón. La adopción de una Declaración ministerial sobre la problemática mundial del medio ambiente y la energía en el transporte constituyó un punto importante de la conferencia. El Presidente había quedado muy satisfecho con la expresión, en dicha declaración, de un enérgico apoyo al papel clave que desempeña la OACI como organismo competente de las Naciones Unidas en materia de aviación. Los Ministros habían alentado también firmemente a la OACI a seguir su liderazgo para elaborar medidas eficaces a nivel mundial respecto a las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de la aviación internacional. En realidad, en la declaración se reflejaba la Resolución A36-22 de la Asamblea en la que se “Pide al Consejo que: asegure que la OACI ejerza el liderazgo permanente en cuestiones ambientales relacionadas con la aviación civil internacional, incluidas las emisiones de GEI” [véase el Apéndice J (*Repercusiones de la aviación en el clima mundial — Cooperación con las Naciones Unidas y otros organismos*), cláusula dispositiva 1 a)].

7. Revestía igual importancia, a juicio del Presidente, el hecho de que habían asistido a la conferencia 21 Estados, que representaban algunos de los mercados más importantes de aviación en el mundo. Muchos de ellos estaban representados por un participante en el GIACC y todos los Estados eran parte en la CMNUCC. Se esperaba que presentarían a la 15a Conferencia de las Partes en la CMNUCC (COP15) (Copenhague, diciembre de 2009) una postura conforme a la Declaración de Tokio.

8. El Presidente indicó que, de conformidad con la concentración del GIACC en políticas, la presente reunión se había organizado para proporcionar información actualizada durante la sesión de la mañana. Luego, el orden del día se dedicaría únicamente al tema de las políticas. Felizmente para el grupo, bajo el liderazgo de la Sra. M. Mpfu, como presidenta actual, y con el liderazgo y capacidad de los presidentes de los tres grupos de trabajo, esos temas se habían definido y entendido debidamente. Se le había informado al Presidente que la reunión de coordinación celebrada el día anterior (16 de febrero) había permitido entender mejor las cuestiones y los puntos de vista sostenidos por los participantes. Aprovechaba la oportunidad para agradecer a la Sra. Mpfu su cooperación y liderazgo que había demostrado desde el inicio de la reunión GIACC/2.

9. El Presidente señaló que el GIACC estaba bien preparado para las deliberaciones durante los próximos tres días y tenía a su alcance los recursos de la Secretaría y las salas de reunión de la OACI y que, además, podría contar con su plena cooperación para proporcionar asistencia al grupo. Se contaba con todos los elementos necesarios para lograr que la reunión tuviese el mejor éxito. Puede consultarse el discurso inaugural del Presidente en el sitio Web seguro del GIACC y en el sitio Web público de la OACI.

10. En su calidad de presidenta actual, la Sra. Mpfu agradeció, luego, a los presidentes de los grupos de trabajo y a todos los participantes del GIACC su excelente trabajo durante los últimos

meses, que había producido varias de las notas de estudio que el grupo tenía ante sí. En su calidad de presidenta de la segunda reunión, sabía por experiencia propia que el trabajo del GIACC se había facilitado considerablemente en el período entre sus reuniones. Se había logrado importante progreso bajo el liderazgo y capacidad de los presidentes de los grupos de trabajo. Reiteró que la tercera reunión del GIACC constituía una transición crucial que permitiría pasar de la recopilación de datos e información a la aplicación de estos últimos para resolver las cuestiones de políticas que el grupo tenía ante sí.

### **Elección del presidente y vicepresidentes de GIACC/3**

11. A propuesta de la Sra. M. Mpofo (Sudáfrica), presidenta actual, el grupo eligió al Sr. J. Doherty (Australia) como su presidente y al Sr. G. López Meyer (México) como su vicepresidente para la tercera reunión.

12. En sus observaciones introductorias, el nuevo presidente subrayó que el grupo pasaba de la etapa importante en que se recopilaban datos e información a otra en que se establecerá una estrategia coherente y un programa de acción convincente. Al reconocer la contribución de la Sra. Mpofo como presidenta de la segunda reunión, destacó el progreso importante logrado en la reunión GIACC/2 y los esfuerzos que desplegó en el ínterin para crear interés y contribuir a la coordinación y mejora de las labores de los grupos de trabajo. Señalando que la reunión de coordinación de la víspera había sido útil para examinar concretamente algunas de las cuestiones más difíciles y críticas ante el GIACC, subrayó el papel desempeñado por la Sra. Mpofo al dirigir las deliberaciones y trabajar para proporcionar orientaciones útiles. También indicó que se distribuiría en breve un proyecto de resumen de las deliberaciones de la reunión de coordinación.

13. Al agradecer al Presidente del Consejo su apoyo al proceso GIACC y su orientación, el presidente del GIACC subrayó que en la reciente Conferencia ministerial sobre la problemática mundial del medio ambiente y la energía en el transporte, en Tokio, el Presidente había defendido enérgicamente en dicho entorno internacional el papel de liderazgo de la OACI para resolver el problema de las emisiones de GEI de la aviación internacional, así como el proceso GIACC.

### **Examen de la organización del trabajo**

14. El GIACC consideró la medida propuesta en el párrafo 8.1 de la nota WP/1 y: aprobó el propósito de su tercera reunión, indicado en el párrafo 2 de la nota; tomó nota del orden del día de la reunión que figuraba en el Apéndice A; tomó nota de las atribuciones del grupo, aprobadas por el Consejo y aceptadas previamente por el grupo, que se presentaban en el Apéndice B; aprobó el programa propuesto para la reunión, que figuraba en el Apéndice C, y tomó nota de los métodos y el horario de trabajo del grupo que figuraban en los párrafos 6 y 7 de la nota. El presidente indicó que se distribuiría un breve resumen de los puntos clave examinados durante las deliberaciones de cada día, a fin de obtener observaciones al respecto. En respuesta a una solicitud formulada por el Sr. Zhanbin Wang (China), convino en que el asesor de este último, Sr. Guoshun Sun, participara directamente en las deliberaciones del grupo sobre determinados textos de los informes de los grupos de trabajo y otros proyectos de documentos del GIACC.

### **Aprobación de los resúmenes de las deliberaciones de la reunión GIACC/2**

15. El GIACC examinó y aprobó los resúmenes de las deliberaciones de su segunda reunión, contenidas en las notas GIACC/2-SD/1, /2 y /3, quedando entendido que el Sr. M.V. Pinta Gama (Brasil) presentaría sus comentarios al respecto a la Secretaría a más tardar el 26 de febrero de 2009 para que se tomen las medidas apropiadas.

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

**Presentación sobre la Conferencia ministerial sobre la problemática mundial del medio ambiente y la energía en el transporte (MEET) (Tokio, 15 y 16 de enero de 2009)**

16. El Sr. K. Takiguchi (Japón) describió luego la Conferencia ministerial sobre la problemática mundial del medio ambiente y la energía en el transporte (MEET), organizada por el Ministerio de Tierras, Infraestructura, Transporte y Turismo del Japón en Tokio los días 15 y 16 de enero de 2009. El texto de la Declaración ministerial adoptada por la conferencia figuraba en la nota IP/3, presentada por el Japón.

17. El Sr. Takiguchi informó que habían asistido a la Conferencia ministerial 21 Estados, incluidos nueve Estados que participan en el GIACC (Alemania, Australia, Canadá, Estados Unidos, Federación de Rusia, Francia, la India, el Japón y el Reino Unido), y nueve organizaciones internacionales, incluidas la OACI, la Secretaría de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) y la Comisión Europea (CE). Las deliberaciones se habían centrado en las medidas relativas a los GEI y las emisiones del sector de transporte contaminantes del aire.

18. Se había dividido la Conferencia ministerial en tres sesiones, habiéndose examinado en la segunda las cuestiones relativas a la aviación internacional. En su discurso de orientación al principio de dicha sesión, el Presidente del Consejo de la OACI había subrayado que, por definición, las emisiones de la aviación internacional tenían carácter mundial y no estaban limitadas por fronteras nacionales. Había señalado que en el Artículo 2.2 del Protocolo de Kyoto se dispone que se procurará limitar o reducir las emisiones generadas por el transporte aéreo trabajando por conducto de la OACI. Además, el Presidente había insistido en el hecho de que se reconocía que la aviación mejoraba continuamente la eficiencia de sus operaciones y reducía al mínimo las repercusiones del transporte aéreo en el medio ambiente y, concretamente, en el cambio climático. Había también subrayado que, en su Resolución A36-22, el 36º período de sesiones de la OACI había pedido a esta última ejercer un liderazgo aún más dinámico respecto a las emisiones generadas por la aviación internacional y a establecer el GIACC, con el propósito de elaborar y recomendar a la OACI la adopción de un enérgico programa de acción para presentarlo oportunamente para su examen por la 15a Conferencia de las Partes (COP15) de la CMNUCC, que se celebrará en Copenhague en diciembre de 2009. El Presidente del Consejo de la OACI había señalado que era vital que la Organización continuara aprovechando su excelente cooperación con la CMNUCC y, asimismo, había actuado muy activamente para elaborar medidas y programas a fin de mejorar su contribución al problema del cambio climático, como los textos de orientación pertinentes, la calculadora de carbono de la OACI, el Seminario sobre la aviación y los combustibles alternativos (Montreal, 10-12 de febrero de 2009) y el Seminario sobre la aviación y los mercados de carbono (Montreal, 18-19 de junio de 2008), etc.

19. El Sr. Takiguchi mencionó que a raíz del mencionado discurso se había invitado a algunos delegados a expresar sus puntos de vista sobre la manera de tratar el cambio climático. Los participantes habían reconocido el papel clave desempeñado por la OACI como órgano competente de las Naciones Unidas sobre cuestiones de aviación. Dichas deliberaciones habían quedado reflejadas en la Declaración ministerial sobre la problemática mundial del medio ambiente y la energía en el transporte, adoptada por la conferencia (IP/3). El Sr. Takiguchi subrayó el párrafo 4 de la declaración en que los ministros se comprometían a trabajar eficazmente y en colaboración con las organizaciones internacionales y cada país y habían acogido con beneplácito las medidas en curso adoptadas por las organizaciones internacionales, incluida la OACI. Subrayó que en el párrafo 7 los ministros habían reconocido el papel clave desempeñado por la OACI como organismo competente de las Naciones Unidas sobre cuestiones de aviación y la habían alentado a continuar a desempeñar un papel de liderazgo, elaborando medidas eficaces a escala mundial para resolver el problema de las emisiones de GEI

generadas por la aviación internacional. En el párrafo 10 los ministros habían reafirmado la importancia de deliberaciones oportunas en la OACI sobre la limitación o reducción de las emisiones de GEI generadas por la aviación internacional a fin de realizar la visión a largo plazo que tenían los ministros de lograr sistemas de transporte con niveles bajos de carbono y contaminación. En dicho párrafo, habían expresado también apoyo a: la elaboración por la OACI, de preferencia hacia finales de 2009, de un marco de implantación que comprendiera un método completo, abarcando labor sobre tecnología y normas y medidas apropiadas operacionales o basadas en criterios de mercado con miras a reducir las emisiones de GEI generadas por la aviación internacional, como se había dispuesto en el 36° período de sesiones de la Asamblea de la OACI, así como las medidas tomadas por la OACI para determinar posibles metas a las que se aspira a escala mundial, inclusive en forma de rendimiento del combustible, con objeto de reducir las emisiones de GEI. En el párrafo 11 los ministros habían acogido con beneplácito el examen realizado por la OACI de la viabilidad y las posibles ventajas de normas más severas, en particular respecto a las emisiones de NOx generadas por los motores de las aeronaves y había alentado a la OACI a que continuara elaborando normas de certificación en cuanto a las emisiones para otras emisiones que contribuyen a las repercusiones ambientales negativas de la aviación.

20. Al concluir su presentación, el Sr. Takiguchi declaró que la Conferencia ministerial sobre la problemática mundial del medio ambiente y la energía en el transporte y su Declaración ministerial podrían reforzar la voluntad política de los Estados para avanzar y facilitar la labor de la OACI en esta esfera, como lo había destacado el Presidente del Consejo de la OACI en su discurso de orientación. Señaló que Italia recibiría la segunda conferencia ministerial sobre este tema en Roma en diciembre de 2009.

21. El grupo tomó nota de la mencionada información, así como de IP/3. La presidenta expresó su aprecio al Gobierno del Japón por haber acogido a la conferencia ministerial e introducido un debate más amplio de esta importante cuestión.

**Presentación por el Grupo de acción sobre transporte aéreo (ATAG) sobre los objetivos y medidas de la industria para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación**

**[en nombre del Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Organización de servicios de navegación aérea civil (CANSO), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA)]**

22. El Sr. P. Steele, Director ejecutivo de ATAG, indicó que su presentación había tenido origen en la solicitud formulada por los Grupos de trabajo 1 y 2 del GIACC con objeto de obtener una serie cumulativa de metas a las que se aspira para la industria de la aviación respecto a la reducción de sus emisiones de CO<sub>2</sub>. Al examinar los puntos principales de dicha labor, subrayó que la posibilidad de rendimiento respecto al CO<sub>2</sub> utilizando el año 2005 como referencia era del 15% en 2012, del 32% en 2020 y al menos del 50% en el año 2050. El Sr. Steele expuso las medidas posibles en cinco áreas [elaboración e implantación de tecnología; mejor uso de la gestión del tránsito aéreo (ATM) y la infraestructura; operaciones más eficientes; medidas económicas y medidas basadas en criterios de mercado; y medidas de reglamentación] para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>. Al describir el uso de combustibles de aviación que producen menos carbono, tales como jatropa, camelina, halófitos y algas, destacó que dichos combustibles alternativos sostenibles eran esenciales para reducir la generación de carbono por la aviación. Refiriéndose al Seminario sobre la aviación y los combustibles alternativos, organizado por la OACI (Montreal, 10–12 de febrero de 2009), el Sr. Steele indicó que había sido alentador y subrayó que ahora era necesario transformar la realidad técnica de combustibles alternativos en una realidad comercial aplicable. Al concluir, declaró que la aviación apoyaba firmemente el proceso del GIACC y reconocía que era esencial para defender sus intereses y lograr el desafío clave de reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación y resolver el problema del cambio climático. La presentación del Sr. Steele puede consultarse en el sitio Web seguro del GIACC y el sitio Web público de la OACI.

23. En respuesta a una pregunta relativa al uso de biocombustibles para la aviación, el Sr. Steele indicó que durante los últimos doce meses se habían llevado a cabo ensayos de varias mezclas de combustible para motores de reacción con biocombustibles. Recordó que en un vuelo de ensayo reciente de Continental Airlines se había utilizado una mezcla de biocombustibles que comprendía un 50% de combustible de aviación y 50% de una mezcla de algas y jatrofa. La industria de la aviación estaba explorando la capacidad, según el desarrollo y la disponibilidad de biocombustibles en diversas partes del mundo, de intercambiar fácilmente biocombustibles con combustible de aviación de modo que pudiera aumentarse con el tiempo la cantidad de biocombustibles mezclados en el sistema. Respecto a un punto suscitado relativo al crecimiento neutro en carbono, el Sr. Steele aclaró que no había mencionado que el ATAG había adoptado un calendario para lograr la neutralidad en cuanto al carbono en 2050; había más bien indicado que, al considerar las ventajas de los biocombustibles, si se adoptaba un calendario hasta el año 2020 para un crecimiento neutro en carbono, se necesitarían ciertos volúmenes de biocombustibles, y que más allá del año 2050, los biocombustibles podrían reducir las emisiones hasta alcanzar niveles mucho más bajos que los actuales. Se necesitaba un elevado nivel de colaboración por parte de todos los interesados para que esto se convirtiera en realidad. Se indicó que en Arabia Saudita, país en desarrollo, se alentaba el uso de biocombustibles para la aviación. Dado que los cultivos de biocombustibles podrían producirse en el desierto e irrigarse con agua de mar, no creaban competencia con los cultivos de alimentos respecto a tierra y agua dulce. El Sr. Steele observó, en este contexto, que podrían cultivarse jatrofa, camelina, halófitos, algas y otros biocombustibles con aguas residuales o agua de mar y que algunos podrían utilizarse para la rotación de cultivos.

24. En respuesta a otras preguntas, el Sr. Steele aclaró que se había utilizado 2005 como año de referencia en el análisis del ATAG sobre la posibilidad de rendimiento de CO<sub>2</sub> para ajustarse con la referencia de 2004-2006 del plan de comercio de derechos de emisión (ETS) de la Unión Europea (UE). Además, señaló que sólo se había evaluado el CO<sub>2</sub> y no los equivalentes. A la luz de otro punto suscitado, el Sr. Steele indicó que proporcionaría al GIACC el desglose, sobre una base regional, de la reducción mundial prevista del 12% en emisiones de CO<sub>2</sub> como resultado del diseño aeroespacial y la modernización de la ATM si esto fuera útil.

25. Respecto a la reciente propuesta en el proceso de la CMNUCC formulada por las Maldivas, en nombre de un grupo de cincuenta países menos desarrollados, de imponer un gravamen fijo sobre todos los billetes de las líneas aéreas, en todos los países, para financiar la labor de adaptación, el Sr. Steele señaló que, desde la perspectiva de la industria de la aviación, era posible un número ilimitado de gravámenes, impuestos y derechos diferentes que se supone se dedicarían en su totalidad a la causa del medio ambiente. La industria de la aviación estaba dispuesta a pagar la parte que le corresponde por sus emisiones de CO<sub>2</sub> y reconocía que en los países en desarrollo existían problemas que debían resolverse. Sin embargo, si no se reinvierte todo gravamen de esta categoría en desarrollar aún más las iniciativas que había destacado en su presentación, entonces constituiría otro caso en que se privaría a la industria de la aviación de los fondos y el capital tan necesarios que debían reinvertirse para reducir realmente las emisiones de CO<sub>2</sub>. Al reiterar la necesidad de una solución mundial a un problema mundial, el Sr. Steele destacó que debería evitarse la aplicación de varios niveles de impuestos. Señaló la situación de la industria de la aviación durante la actual recesión y subrayó que las políticas tributarias deberían elaborarse de tal modo que se permita a la industria de la aviación progresar en la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>.

26. El presidente agradeció al Sr. Steele su presentación informativa así como la útil contribución de la industria de la aviación, que el ATAG había proporcionado a los Grupos de trabajo 1 y 2.

### **Presentación por la International Coalition on Sustainable Aviation (ICSA)**

27. En nombre de ICSA, el Sr. T. Johnson [Director, Aviation Environment Federation (AEF)], Dr. D. Rutherford [científico del International Council on Clean Transportation (ICCT)] y el Sr. B. Hemmings [asesor sobre políticas de aviación de la Federación europea para el transporte y el medio ambiente (T&E)] presentaron los puntos de vista de las organizaciones no gubernamentales sobre la aviación y el cambio climático. En su presentación, el Sr. Johnson subrayó la necesidad de que la OACI estableciera metas absolutas de reducción de emisiones a corto y medio plazo, con una fecha de referencia, a tiempo para la 15a Conferencia de las Partes de la CMNUCC (COP15) (Copenhague, diciembre de 2009). Advirtió que la falta de una estrategia eficaz daría lugar a la intervención de otros organismos, Estados o regiones para limitar o reducir las emisiones de GEI generadas por la aviación internacional. El Dr. Rutherford, que había participado en la labor del Grupo de trabajo 3 (WG/3) del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP), entre otras cosas, señaló que no era seguro que las metas de rendimiento a las que se aspira para las flotas nacionales reducirían las emisiones de GEI. Subrayó que la OACI debería recomendar normas sobre rendimiento o emisiones de GEI para aeronaves nuevas y recordó que la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos había solicitado al WG/3 del CAEP en noviembre de 2008 que trabajara sobre la base técnica para una norma sobre emisiones de CO<sub>2</sub> para las aeronaves. Al subrayar al mismo tiempo que los combustibles alternativos producidos de manera sostenible podrían desempeñar un papel en una estrategia completa a largo plazo para el control de las emisiones de GEI, el Dr. Rutherford destacó que todos los objetivos establecidos por la OACI deberían basarse en la reducción de las emisiones según el ciclo de vida más bien que en requisitos volumétricos. Señalando que, pese a la solicitud por la industria de la aviación relativa a un plan mundial de comercio de derechos de emisión (ETS), la OACI había rechazado la oportunidad de trabajar al respecto en 2004, el Sr. Hemmings afirmó que un ETS mundial tenía muchas ventajas para la aviación. Al subrayar la necesidad de que la OACI determine todos los requisitos previos para dicho ETS mundial a fin de que éste se examinara seriamente en el futuro, indicó que el GIACC podía desempeñar un papel al deliberar sobre tales cuestiones. La presentación de ISCA puede consultarse en el sitio Web seguro del GIACC y el sitio Web público de la OACI.

28. El presidente expresó su aprecio por la labor constructiva de ISCA por intermedio del CAEP e indicó que las organizaciones no gubernamentales formulaban una llamada clara para la actuación de la OACI.

### **Examen de las novedades posteriores a la reunión GIACC/2**

29. La Jefa del Grupo para el medio ambiente (C/ENV), que es también secretaria del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP), presentó luego la nota WP/5 sobre reuniones recientes de otros órganos de las Naciones Unidas relacionadas con el medio ambiente, incluidos los resultados de las Conversaciones de Accra sobre el cambio climático, de la CMNUCC (21-27 de agosto de 2008) y la Conferencia de Poznan sobre el cambio climático (1-13 de diciembre de 2008), el 58° período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC58) de la Organización Marítima Internacional (OMI) (6-10 de octubre de 2008); y las actividades del Grupo de gestión ambiental (GGA) del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA). Presentó hitos importantes relacionados con el cambio climático y estableció un paralelo entre las actividades de la OMI y la OACI hasta la COP15 de la CMNUCC. La C/ENV describió también el calendario de actividades en la OACI, la OMI y el proceso CMNUCC e informó acerca de los principales desafíos y oportunidades para la OACI.

30. La C/ENV presentó luego la nota WP/6, que proporcionaba una actualización sobre las actividades pertinentes del CAEP, incluidas: la labor para establecer objetivos ambientales tecnológicos y operacionales relacionados con la reducción del consumo de combustible; la labor relacionada con la evaluación de las tendencias futuras de las emisiones de CO<sub>2</sub>; y una panorámica de la labor sobre textos

de orientación relativos a medidas operacionales para reducir el consumo de combustible y estudios sobre medidas basadas en criterios de mercado. Además, la C/ENV expuso los paralelos entre los marcos de política para el ruido de la aviación y las emisiones de gases de invernadero (EGI) de la misma, como se describe en la nota de información IP/1. También presentó un resumen de los resultados del Seminario sobre la aviación y los combustibles alternativos, organizado por la OACI (10-12 de febrero de 2009). Las presentaciones de la C/ENV pueden consultarse en el sitio Web seguro del GIACC y en el sitio Web público de la OACI.

31. Basándose en el Apéndice B de la nota WP/5, se tomó nota de que el MEPC58 de la OMI había analizado medidas técnicas para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> generadas por el transporte marítimo internacional y la posibilidad de aplicar el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas (CBDR) al transporte marítimo internacional, pero que no había logrado un consenso. Un miembro indicó que la OMI presentaría en la reunión COP15 de la CMNUCC (Copenhague, diciembre de 2009) un conjunto de medidas posibles que se aplicarían voluntariamente para verificar su eficacia. En 2010, la OMI analizaría la aplicación de las medidas propuestas basándose en las decisiones que se adopten en dicha reunión. Se propuso que el GIACC examinara la estrategia de la OMI que consiste en separar las cuestiones para analizarlas a fin de determinar si podría adoptarse un método semejante. También se propuso que el presidente del GIACC se comunicara con el presidente del MEPC58 para intercambiar información y opiniones sobre sus respectivos procesos y la manera en que la OACI y la OMI podrían coordinar su labor y contribuir paralelamente a la reunión COP15 de la CMNUCC.

#### **Deliberaciones relativas a cuestiones suscitadas por las presentaciones del ATAG, ICSA y la Jefa del Grupo para el medio ambiente (C/ENV)**

32. El presidente invitó reacciones a la propuesta de un mayor compromiso con la OMI, así como sobre cualquier otra cuestión suscitada por las presentaciones del ATAG, ICSA y la C/ENV.

33. Un miembro indicó que, a su entender, la OMI estaba trabajando de manera diferente a la OACI en lo que atañe a las emisiones de GEI, dado que trataba de adoptar una norma, por lo que sus Estados miembros tendrían que aplicar una sola medida. Por otra parte, la labor del GIACC estaba encaminada hacia la adopción de una variedad de medidas entre las que los Estados miembros podrían escoger según sus capacidades. Por consiguiente, el proceso de la OACI parecía estar algo más avanzado que el de la OMI. Dicha participante solicitó más información sobre este asunto si el GIACC deseaba informarse acerca de la elaboración de una norma OMI con miras a una posible elaboración de una norma OACI para las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación, como una entre varias medidas. Dicho miembro no deseaba que se limitara el GIACC a una medida en particular.

34. Otro miembro indicó que las presentaciones habían subrayado la necesidad de que el GIACC elaborara su propia "hoja de ruta" para la reunión COP15 y que preparara un programa de acción que protegería la credibilidad de la OACI al tratar las emisiones de la aviación. Dicha participante declaró que la presentación relativa a la Conferencia ministerial sobre la problemática mundial del medio ambiente y la energía en el transporte (Tokio, 15 y 16 de enero de 2009) había claramente reflejado cierta evolución a nivel ministerial entre los Estados participantes. Señalando que la presentación del ATAG había indicado lo que la industria de la aviación podía realizar para reducir sus emisiones, subrayó que la OACI debería concentrarse en el análisis de deficiencias para determinar las cuestiones pendientes y las medidas necesarias. Dicha participante consideraba que la presentación de ICSA tenía aún más pertinencia dado que había suscitado la cuestión estratégica de lo que la OACI debería presentar a la reunión COP15 de modo que se asegurara que mantendría su credibilidad mundial en lo que presentaba al mundo como una solución mundial al problema de las emisiones de la aviación. Indicó que la presentación de la C/ENV había sido útil dado que proporcionaba el contexto de lo que estaba sucediendo en otros foros. A su juicio, basándose en las mencionadas presentaciones, era menester presentar a la reunión COP15 un plan de acción bajo la dirección de la OACI. Las interacciones con diversas



instituciones eran importantes. La OACI debería concentrarse en sus relaciones con el exterior a fin de poder elaborar objetivos apropiados.

35. Señalando que su Estado había ocupado el puesto de presidente adjunto en la OMI y que ella misma había asistido a reuniones de dicha organización, incluidas las del MEPC, cuando le era posible hacerlo, convino en que la estrategia de la OMI era fundamentalmente diferente. Los debates sobre las emisiones tenían lugar en el MEPC, que era el equivalente del CAEP. La OMI no había creado ningún órgano o grupo especial ni un marco institucional adicional como el GIACC para ocuparse del asunto. En detalle, la labor del MEPC era muy semejante a la que realizaba el CAEP antes de la creación del GIACC. Se concentraba en medidas técnicas más bien que en políticas. Por su parte, la OACI había adoptado un enfoque de políticas y creado el GIACC precisamente para elevar las deliberaciones sobre emisiones a un nivel estratégico superior para asistirle en formular una propuesta a la reunión COP15. Así, en cierto sentido, la OMI estaba rezagada respecto a la OACI. Mientras la interacción con la OMI era crítica, dicha participante advirtió acerca de las expectativas de liderazgo por parte de la OMI. Según su propia evaluación, dicho liderazgo no existía: la OMI iba algo rezagada respecto a la OACI en la solución del problema de las emisiones. Aunque las sinergias entre la OACI y la OMI eran importantes, el hecho de que las dos organizaciones habían adoptado enfoques diferentes significaba que trataban las cuestiones de manera diferente. Tenían puntos de énfasis diferentes. El miembro subrayó que la OACI debería tratar de mantener interacciones no sólo con la OMI, sino también con otras organizaciones externas para trazar la vía por lo menos hasta la reunión de alto nivel en que se presentaría el programa de acción del GIACC. Dichas interacciones aumentarían al máximo las ventajas posibles para este último.

36. A la luz de la presentación de la C/ENV, otro miembro destacó que debería alentarse al CAEP a producir resultados interinos para la reunión GIACC/4, o antes, respecto a su labor relacionada con pronósticos, los resultados iniciales de la ronda 2, medidas basadas en criterios de mercado y la actualización de la Circular 303 (*Oportunidades operacionales para minimizar el consumo de combustible y reducir las emisiones*). Dicha información sería útil para explicar la manera en que diversas categorías de medidas podrían asistir en lograr las metas globales a las que se aspira. El miembro apoyaba también la interpolación de datos mencionada por la C/ENV en el sentido de que el calendario del CAEP se adaptara al del GIACC, que correspondía mejor a la postura actual de la CMNUCC, a saber, 2012, 2020 y 2025. Debería también solicitarse al CAEP que presentara sus puntos de vista respecto a 2050, aunque no tuviesen el mismo nivel de pormenores. Sería también útil contar con una indicación del CAEP, basada en sus datos y pronósticos, respecto al momento en que sería posible alcanzar la neutralidad en cuanto al carbono. Recordando que el valor de una norma sobre emisiones de CO<sub>2</sub> para las aeronaves se había subrayado durante la presentación de ICISA y destacando el hecho de que se trataba de una cuestión que atraería la atención del público, que exista o no dicha norma, la participante preguntó si el CAEP había considerado la posibilidad de establecer la norma en cuestión y cuánto tiempo y qué esfuerzo exigiría su logro, dadas las compensaciones con una norma sobre emisiones de NO<sub>x</sub> y otras consideraciones. Refiriéndose al comentario formulado sobre la necesidad de proporcionar al proceso CMNUCC la presentación más eficaz posible de su programa de acción, el miembro preguntaba si existía una serie de mensajes que el GIACC podría apoyar colectivamente para la OACI y sus Estados miembros.

37. Señalando que cada miembro del GIACC tenía su propio punto de vista sobre el proceso de la OMI, basado en la participación de su Estado en el mismo, otro miembro subrayó que el GIACC no debería esperar aclaraciones de la OMI respecto a su proceso para asistirlo en la formulación del proceso de la OACI.

38. Respondiendo a puntos suscitados durante el debate, la C/ENV convino en que, en lo que atañe a las deliberaciones y los productos, la OACI estaba más avanzada que la OMI. Por ejemplo, la OACI tenía desde hace mucho tiempo normas para las emisiones de NO<sub>x</sub> y orientación sobre el comercio de derechos de emisión, mientras que la OMI sólo estaba explorando estas cuestiones. Recordando que la

OACI y la OMI estaban vinculadas en virtud del Artículo 2.2 del Protocolo de Kyoto en lo que atañe a la reducción de emisiones GEI generadas por la aviación y el transporte marítimo, dicha participante subrayó que sería particularmente ventajoso contar con una estrategia común frente a la CMNUCC. Dicha estrategia abarcaría no sólo la manera de proceder en dicho foro sino el hecho de contar con una postura común sobre el texto jurídico actual del Protocolo de Kyoto y todo texto de negociación posterior al año 2012.

39. Destacando que ya existía cooperación entre la OACI y la OMI, la C/ENV indicó la participación de la administración superior de cada organización en las reuniones de la otra y los contactos entre sus altos funcionarios. Observando que dicha cooperación existía también con la Secretaría de la CMNUCC, indicó que de este modo se entenderían y conectarían los tres procesos.

40. La C/ENV confirmó que el CAEP podría proporcionar, mediante sus grupos de trabajo correspondientes, la mencionada interpolación de datos para 2012, 2020, 2025 y 2050. Sin embargo, sería necesario que el GIACC definiera la neutralidad en cuanto al carbono antes de solicitar la opinión del CAEP sobre el momento en que podría lograrse. En lo que atañe a una norma para las emisiones de CO<sub>2</sub> de los motores de las aeronaves, la C/ENV recordó que la quinta reunión del CAEP (CAEP/5) (8-17 de enero de 2001) había concluido que existía suficiente presión económica sobre el uso de combustible en la aviación para fomentar una tecnología más eficiente de los motores de las aeronaves, dado que el combustible representaba una parte importante de los costos operacionales de las líneas aéreas y que dicha norma no se consideraba necesaria en ese momento. La cuestión se había planteado al CAEP nuevamente y el Grupo de trabajo 3 la examinaría en su próxima reunión y se informará sobre la misma al grupo directivo del CAEP.

41. Recordando que en la lista de medidas posibles para reducir las emisiones de la aviación que figura en el informe del Grupo de trabajo 2 figuraba una norma sobre emisiones de CO<sub>2</sub> de los motores de las aeronaves, el presidente pidió que la C/ENV informara a la reunión GIACC/4 sobre los resultados de las deliberaciones del CAEP al respecto.

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

#### **Examen inicial del proyecto de resumen de las deliberaciones, preparado por el presidente, correspondiente a la reunión de coordinación celebrada el 16 de febrero de 2009**

42. El grupo inició entonces el examen del proyecto de resumen de las deliberaciones de la reunión de coordinación del día anterior, preparado por el presidente, titulado *Metas a las que se aspira: estrategia para el proceso GIACC*.

43. Un miembro reiteró las dudas que había expresado durante la reunión de coordinación de que el primer párrafo del proyecto de resumen limitaba las metas colectivas a las que se aspira a escala mundial a las relativas al rendimiento del combustible. Había mencionado los motivos por los que consideraba que esto era netamente insuficiente y reiteraba su opinión. Señaló que una solución posible, propuesta durante la reunión de coordinación, consistiría en poner entre paréntesis la frase “en forma de rendimiento del combustible”, quedando entendido que el texto se revisaría más tarde durante la reunión GIACC/3. Sin embargo no apoyaba dicha propuesta. Sería una solución ajustar el texto al que figura en el párrafo 10 (2) de la Declaración ministerial sobre la problemática mundial del medio ambiente y la energía en el transporte, adoptada por la conferencia MEET el 16 de enero de 2009 (“apoyar los esfuerzos de la OACI para identificar posibles metas mundiales a las que se aspira, incluso en forma de rendimiento del combustible,...”), que iba más allá que el texto del proyecto de resumen. Recordando que los ministros de muchos miembros del GIACC, incluido su ministro, habían firmado dicha declaración, destacó que no deseaba alejarse del compromiso de su gobierno de combatir el cambio climático. Propuso

que el grupo revisara el mencionado texto utilizando la Declaración ministerial a fin de hallar una solución y subrayó que tenía reservas respecto al texto actual del primer párrafo del proyecto de resumen.

44. El presidente indicó que el proyecto de resumen constituía una constancia del consenso alcanzado durante la reunión de coordinación. Según lo que recordaba, no había habido acuerdo general de que el GIACC recomendara metas a las que se aspira a escala mundial, más allá del rendimiento del combustible, aunque se había reconocido que esta cuestión debería analizarse durante la reunión GIACC/3 en el contexto del informe del Grupo de trabajo 1. El miembro mantuvo que esta cuestión se había dejado totalmente pendiente al final de la reunión de coordinación y que así debería quedarse.

45. Varios otros miembros recomendaron que se mantuviera el texto actual en el proyecto de resumen de las deliberaciones y expresaron su inquietud si se cambiaba el mandato del GIACC reflejado en la Resolución A36-22 de la Asamblea, Apéndice K, cláusula dispositiva 2, y poniendo entre paréntesis la frase “en forma de rendimiento del combustible”. Un miembro afirmó que si se ponía dicha frase entre paréntesis, entonces ambos párrafos que abarcan el proyecto de resumen de las deliberaciones deberían ponerse entre paréntesis dado que no se relacionaban con el Artículo 2.2 del Protocolo de Kyoto, de acuerdo con el cual las partes del Anexo 1 deberían limitar o reducir sus emisiones causadas por la aviación internacional y no reflejaba plenamente el principio de la CMNUCC de responsabilidades comunes pero diferenciadas (CBDR). Tenía fuertes dudas respecto a los dos párrafos del proyecto de resumen de las deliberaciones, especialmente si la mencionada frase se ponía entre paréntesis. Esto sería totalmente inaceptable. Otro miembro señaló a la atención el párrafo 35 del informe del Grupo de trabajo 1 en que se indicaba que “el WG/1 examinó el aspecto técnico de la medición del crecimiento neutro en carbono, que se expresaría en función del rendimiento del combustible. El crecimiento neutro en carbono se logrará cuando la tasa de mejoramiento del rendimiento del combustible sea igual a la tasa de aumento de toneladas-kilómetros de pago”, y subrayó que, por consiguiente, no era necesario poner entre paréntesis la frase “en forma de rendimiento del combustible”.

46. El miembro que había expresado dudas reconoció que siempre debería tenerse presente el Apéndice K de la Resolución A36-22 de la Asamblea. Subrayó, no obstante, que en las atribuciones del GIACC (véase la nota WP/1, Apéndice B) se pide al grupo que examine metas a corto, medio y largo plazo para orientar el programa de acción. A su juicio, esto significaba claramente que no se impedía al GIACC ir más allá que el rendimiento del combustible al considerar metas a las que se aspira a escala mundial. Indicó que podía aceptar el texto utilizado en el párrafo 10 (2) de la Declaración ministerial sobre la problemática mundial del medio ambiente y la energía en el transporte, dado que reconocía que mientras el rendimiento del combustible constituía una parte importante de la labor del GIACC, esta no se limitaba al rendimiento del combustible. El miembro pidió que se tuviese esto en cuenta cuando el grupo llegara a una conclusión final. Recordando que el GIACC debía trabajar basándose en consenso, deseaba que constante que no apoyaba el consenso mencionado por el presidente.

47. El presidente afirmó que el proyecto de resumen de las deliberaciones reflejaba exactamente los debates durante la reunión de coordinación. A una propuesta de que se reemplazara la palabra “capacidades” utilizada en la segunda oración del primer párrafo, con las palabras “responsabilidades pasadas” a fin de que correspondiera al contenido del Artículo 2.2 del Protocolo de Kyoto, subrayó que el texto actual constituía lo que se había convenido el día anterior. El presidente propuso que se mantuviese el proyecto de resumen de las deliberaciones en su forma actual y así se aceptó, dado que reflejaba el punto alcanzado durante las deliberaciones en la reunión de coordinación, pero sin excluir futuras opiniones que tal vez lleven al grupo a revisar dicho documento.

### **Presentación del informe del Grupo de trabajo sobre metas a las que se aspira a escala mundial**

48. La Sra. B. Gravitis-Beck (Canadá), presidenta del Grupo de trabajo 1 sobre las metas a las que se aspira a escala mundial, se refirió al informe del grupo de trabajo (WP/2), que se había presentado durante la reunión de coordinación de la víspera. Señaló que a finales de la reunión se había alcanzado cierto grado de convergencia. Muchos de los comentarios formulados se relacionaban con las fases necesarias para el diálogo del GIACC. Se había sentado una fundación, que ahora tendría que perfeccionarse. El GIACC y la OACI deberían ahora tratar de establecer metas a las que se aspira a escala mundial a nivel colectivo, lo que no atribuiría obligaciones concretas a cada uno de los Estados. El Grupo de trabajo 1 había adoptado un enfoque similar y considerado luego un calendario apropiado para dichas medidas colectivas, a corto, medio y largo plazo, y sobre la manera de definirlo. Había considerado también lo que constituiría una medición del rendimiento del combustible y las propias metas a las que se aspira a escala mundial.

49. Se había expresado una opinión general de que era importante, sean cuales fueren las metas a las que se aspira a escala mundial que se decidiesen, que el calendario se ajustara lo más posible al de la CMNUCC, reconociendo que puede seguir cambiando y que era necesario vigilarlo. Teóricamente, un calendario a corto plazo correspondería a 2012, a medio plazo a 2020 y a más largo plazo a 2050. Los matices de este análisis figuraban en el informe del grupo de trabajo.

50. El grupo de trabajo había apoyado dos opciones para medir el rendimiento del combustible: una se basaba en litros de combustible consumido dividido por toneladas-kilómetros de pago (RTK) realizadas; y una que el CAEP estaba considerando y que era muy semejante, masa de combustible consumida dividida por la carga de pago multiplicada por la distancia. Al considerar una meta a corto plazo para el rendimiento del combustible, el grupo de trabajo había utilizado niveles pasados como indicación inicial para el futuro. Había adoptado 1990 como referencia para poder hacer comparaciones con la CMNUCC. La presidenta del grupo de trabajo recordó que el ATAG había utilizado 2005 como referencia e indicó que tal vez convenga que el GIACC analizara la cuestión de las referencias. Indicó que se había determinado para 1990-2006 un promedio anual de mejora del rendimiento del combustible del 1,7% al 2,1%. Cuando se aplicaba dicha gama anual media a la totalidad del período de corto plazo (1990 a 2012), la mejora total acumulada se situaba entre 31,5% y 37,8%. El rendimiento absoluto del combustible logrado a finales del período de corto plazo, 2012, era de 35.5 a 37,9 litros por 100 RTK. Estas gamas reflejaban algunas de las dificultades que el grupo de trabajo experimentaba con los datos. Existían también diferencias en los métodos utilizados. La presidenta del grupo de trabajo indicó que el GIACC debería considerar si eran aceptables dichas cifras indicativas, que figuraban también en el Apéndice A de la nota WP/2. Al examinar este asunto, el GIACC debería también analizar las medidas realizables (tecnología, eficiencia operacional, etc.) y hasta qué grado deseaba que las metas fuesen flexibles. Como se había señalado durante la reunión de coordinación de la víspera, las aspiraciones deberían constituir metas flexibles.

51. La presidenta del grupo de trabajo indicó que si bien este último había examinado también metas a las que se aspira a escala mundial a medio y largo plazo, no había logrado consenso al respecto. Se habían determinado varias opciones que se incluyeron en la nota WP/2. El grupo de trabajo había formulado dos recomendaciones relativas a las metas, una sobre la importancia de mejorar la recopilación de datos en 2012, que constituía un objetivo muy pertinente para la OACI, y la otra sobre la importancia de la notificación, que también se había mencionado en los informes de los Grupos de trabajo 2 y 3.

52. Las deliberaciones que siguieron se basaban en el informe final del Grupo de trabajo 1, que figura en la nota WP/2, salvo el Apéndice B a raíz de un comentario formulado de que no reflejaba las opiniones de todos los miembros.

53. Un miembro recordó la propuesta formulada por los Estados Unidos en el Grupo de trabajo 1 de que se utilizara 2025 como calendario a medio plazo en lugar de 2020 dado que permitiría al GIACC tener mayores ambiciones al establecer sus metas a las que se aspira a escala mundial y permitiría introducir nueva tecnología a un nivel más amplio en el mundo entero, aumentando así la capacidad de los Estados de alcanzar dichas metas. La expectativa de un progreso más significativo se relacionaba no sólo con la introducción de combustibles de aviación alternativos sino también con adelantos tecnológicos, como los relacionados con NextGen y SESAR. Dicha participante indicó que se reconocía comúnmente que se necesitaban unos doce a quince años para introducir nuevas tecnologías en el mercado.

54. A este respecto, la presidenta del Grupo de trabajo 1 indicó que se había manifestado una opinión generalizada de que convenía que el GIACC siguiese lo más cerca posible el calendario de la CMNUCC. Al reconocer, no obstante, que este calendario podría cambiar, el grupo de trabajo había considerado que tal vez tendría que mantener cierta flexibilidad para modificar el calendario del GIACC según lo que resulte del proceso CMNUCC. La presidenta del Grupo de trabajo 1 consideró que, si la adopción de 2025 como calendario a medio plazo permitía lograr resultados más ambiciosos, entonces tal vez dicho cambio valiese la pena. Si bien ese aspecto no se había analizado concretamente en el grupo de trabajo, constituía una consideración importante. Respondiendo a una pregunta relativa al calendario utilizado por el grupo de trabajo, la presidenta aclaró que se había considerado como más eficaz, desde el punto de vista de la comunicación, reconocer los logros en mejorar el rendimiento del combustible a partir de 1990. No se obtendría el mismo efecto si el grupo notificara únicamente sobre mejoras futuras respecto a dos años, 2010 a 2012.

55. Un miembro subrayó que sería más fácil establecer un calendario y evaluar si era razonable si se definían primero las metas a las que se aspira a escala mundial. Señaló en este contexto que el Grupo de trabajo 1 no había convenido en una meta a la que se aspira a escala mundial a medio plazo. Sin embargo, se había apoyado de manera general la idea de que, como meta relativa mínima a largo plazo, la aviación debería continuar representando no más del 3% de las emisiones totales de GEI a nivel mundial en 2050. Indicó también que la CMNUCC aún no había establecido calendario alguno para reducir las emisiones de GEI. La única fecha era 2012, que constituye el fin del primer período de compromiso en el marco del Protocolo de Kyoto. No se sabía si 2012 constituiría el año de inicio del segundo período. Destacó que la distribución general de 2012 para el corto plazo, 2020 para el medio plazo y 2050 para el largo plazo se basaba en hipótesis del Grupo intergubernamental de expertos sobre el cambio climático (IPCC) y no en el calendario de la CMNUCC. El presidente de GIACC/3 convino en ello.

56. Un miembro señaló que la CMNUCC examinaría el calendario para la reducción de las emisiones de GEI durante la reunión COP15 en diciembre de 2009 e indicó que, mientras podría ser conveniente que el GIACC trabajara en sincronía con los plazos de 2012, 2020 y 2050 por el momento, era prematuro tomar ahora una decisión sobre dichas fechas. Otro miembro subrayó que el calendario adoptado por el GIACC debería ajustarse al que se decida en el proceso CMNUCC.

57. Al resumir las deliberaciones, el presidente de la reunión GIACC/3 indicó que el grupo debería seguir trabajando, por el momento, basándose en el calendario de 2012 a corto plazo, 2020 a medio plazo y 2050 a largo plazo basándose en las hipótesis del IPCC. Esto no excluía que, de ser necesario, se presentara información adicional sobre expectativas para 2025. Convendría que el grupo considerara el fondo de las metas a las que se aspira a escala mundial, que se proponen, antes de decidir respecto al calendario para alcanzarlas. Si otro cronograma surgiese de la reunión COP15 de la CMNUCC y este asunto estuviese todavía examinándose en algún foro de la OACI, entonces quedaría una oportunidad para examinar de nuevo en esa etapa el calendario correspondiente a estas metas. No podía afirmarse que el GIACC seguiría existiendo en ese momento.

58. El grupo examinó luego la cuestión de la medición del rendimiento del combustible. Si bien apoyaba una evaluación volumétrica del combustible consumido dividido por RTK realizadas, un miembro expresó inquietud respecto al uso, en un método de cálculo de la RTK, de los datos de la actividad prevista del Official Airline Guide (OAG) puesto que los mencionados datos no incluyen los vuelos chárter que, en algunos Estados, representan un volumen importante de tráfico. Dicha participante declaró que esto podría deformar el resultado de la medición y destacó la necesidad de datos reales. La Jefa del Grupo para el medio ambiente (C/ENV) indicó que en la comunicación 08/44, de fecha 27 de mayo de 2008, la OACI había solicitado a los Estados que enviaran datos sobre el consumo de combustible para la totalidad de los vuelos internacionales regulares y no regulares. Los datos sobre los primeros se cotejarían con los que la Organización recibe de los Estados y los datos OAG, mientras que los correspondientes a los segundos constituirían nuevos datos adicionales. Señalando que el establecimiento de modelos constituía la segunda fuente en que se basaba la información, la participante indicó que el CAEP utilizaba el principio de puerta a puerta en algunos de sus modelos complejos, lo que incluía datos sobre vuelos internacionales no regulares. Al destacar la necesidad de más datos sobre lo mencionado, la C/ENV indicó que era mucho más fácil obtener datos sobre los vuelos internacionales regulares. El secretario del GIACC advirtió que no debería suponerse que la Organización recibiera un conjunto completo de datos reales sobre vuelos internacionales regulares y no regulares dado que no todos los Estados han respondido a su comunicación. La Secretaría indicó, al respecto, que hasta ese momento menos de 50 Estados habían respondido a la comunicación 08/44 del 27 de mayo de 2008. Además, al comparar los datos notificados con los del OAG, han surgido a veces discrepancias importantes. Por consiguiente, sería muy difícil estimar el consumo total de combustible para la aviación mundial basándose en esa recopilación especial de datos. La Secretaría señaló asimismo que el Grupo de expertos sobre estadísticas examinaría la cuestión de la recopilación de datos sobre consumo de combustible durante su próxima reunión en marzo de 2009. Existían diversos enfoques que podrían adoptarse, incluido uno en que se utilizan los datos sobre consumo de combustible para tráfico internacional e interno con un desglose entre tráfico regular y no regular. Se esperaba que cuando dicha recopilación de datos llegase a ser un elemento constante del programa de estadísticas de la OACI, la notificación por parte de los Estados alcanzaría un nivel superior al de las respuestas a la mencionada comunicación. El presidente de la GIACC/3 subrayó que así los Estados tendrán que desplegar el mayor esfuerzo posible para mejorar la recopilación de datos si esto constituyese un elemento importante de la notificación del progreso logrado respecto a las metas a las que se aspira a escala mundial.

59. Afirmando que en la medición del rendimiento de combustible sólo se consideraba el aspecto comercial del consumo de energía y no el volumen de emisiones, otro miembro subrayó que en alguna etapa sería necesario introducir el efecto del volumen de emisiones producido por litros de combustible utilizado. Destacó que se preveía que el volumen actual de emisiones sería aún más pronunciado en el futuro. Observó que los Estados no mantienen los datos de las líneas aéreas y propuso que la OACI solicitara datos sobre los vuelos internacionales regulares y no regulares a la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA). El secretario del GIACC indicó que la IATA representaba únicamente a 250 líneas aéreas y que se carecía de datos respecto a las regiones en que las líneas aéreas no estaban afiliadas. Por consiguiente, la IATA no disponía de datos completos sobre vuelos internacionales regulares y no regulares.

60. El presidente de GIACC/3 señaló que mientras ahora existía una pequeña variación en las emisiones de carbono de los actuales combustibles de aviación, esto podría aumentar a medida que se diversificaba el suministro de combustible, en particular si aumentaba el suministro de combustibles alternativos. Por consiguiente, sería necesario que en el futuro se considerara más que la medición propuesta del rendimiento del combustible para alcanzar otra que reflejara más fielmente los diversos factores relacionados con las emisiones de CO<sub>2</sub>. Indicó que debería solicitarse al CAEP que considerara la elaboración de una nueva medición del rendimiento del combustible en que se tuviesen en cuenta los combustibles alternativos, así como una norma sobre CO<sub>2</sub> para los motores de las aeronaves, según lo propuesto por un miembro. La C/ENV recordó que el CAEP había analizado anteriormente la manera de

tener en cuenta las ventajas ambientales netas en relación con el ciclo de vida de los combustibles alternativos y consideraba que podría incorporarse en la medición actual del rendimiento del combustible cuando se contara con más amplia información. El CAEP seguiría examinando esta cuestión. Refiriéndose a una propuesta de que se sometiera al IPCC toda norma sobre emisiones de CO<sub>2</sub> de los motores para que la evaluara, la C/ENV subrayó que la OACI trabajaba en estrecha colaboración con dicho grupo. La OACI tenía la responsabilidad de la parte correspondiente a la aviación en la base de datos sobre emisiones del IPCC y si la Organización ampliaba su base de datos, esto pasaría a ser parte de la base de datos del IPCC.

61. Señalando que el grupo de trabajo había recomendado que se utilizara la distancia ortodrómica entre los aeropuertos al medir el rendimiento del combustible más bien que la distancia real recorrida, un miembro indicó que para su Estado y otros países en desarrollo esto no era lo mismo que la distancia ortodrómica, debido a la ATM y otros factores. Por consiguiente, no compartía la opinión del grupo de trabajo. Al señalar luego la atención al párrafo 32 del informe del grupo de trabajo sobre una referencia para medir las mejoras en materia de rendimiento del combustible, subrayó que las metas a las que se aspira a escala mundial eran colectivas y no atribuían obligaciones concretas a cada uno de los Estados. Por consiguiente, propuso que se suprimieran las palabras “la actuación de las líneas aéreas o los Estados miembros” de modo que el párrafo diría “en relación con el punto de referencia respecto del cual se medirían las mejoras en el rendimiento del combustible, el WG/1 recomienda un período medio de tres años, en lugar de un año, ya que reflejaría de manera más precisa la actuación”. Se aceptó esta propuesta.

62. Otro miembro subrayó que si no se adoptaba la distancia ortodrómica, no habría manera de reflejar las mejoras en los sistemas de navegación aérea por las rutas internacionales al medir el rendimiento del combustible. Se subrayó que, en virtud del Artículo 67 (*Transmisión de informes al Consejo*) del Convenio de Chicago, las RTK se notificaban a la OACI basándose en la distancia ortodrómica, esta última debería utilizarse para medir el rendimiento del combustible por motivos de orden práctico. Se subrayó que la distancia ortodrómica era la manera común de medir las distancias y que los Estados debían aceptar esta norma. Se subrayó también que sería difícil determinar la distancia real recorrida por cada vuelo internacional. El presidente de GIACC/3 señaló que existía una amplia opinión en favor de mantener la distancia ortodrómica para la medición del rendimiento del combustible.

63. Respecto a la recomendación formulada por el grupo de trabajo de que la OACI adoptara un peso medio normalizado para los pasajeros, que se utilizaría al medir el rendimiento del combustible, un miembro señaló que ya existía un peso medio normalizado por pasajero que ya se había promulgado debidamente en la OACI y por legislación nacional y que utilizaban las líneas aéreas, dado que cambiar los pesos constituía un proceso complicado y prolongado, debería alentarse el uso de un peso medio normalizado. Se señaló, no obstante, que existían variaciones para tener en cuenta los cambios de temporada, como cuando en invierno los pasajeros llevan ropa más pesada, así como otras circunstancias, tales como la naturaleza del vuelo (chárter o regular). Las líneas aéreas producían sus cifras relativas a las RTK basándose en el peso normalizado que se utilice en ese momento. Se solicitaron aclaraciones a fin de determinar si la recomendación del grupo de trabajo se refería a un solo peso normalizado para los pasajeros o si permitiría la definición de pesos medios normalizados diferentes para circunstancias diferentes.

64. La presidenta del Grupo de trabajo 1 indicó que esta cuestión podría remitirse al CAEP para asesoramiento y que el grupo de trabajo había examinado si debía uniformarse el peso medio por pasajero a fin de normalizar la medición y simplificar los datos para el cálculo de las RTK. Tal vez la respuesta sea negativa, en cuyo caso siempre existiría un grado bastante elevado de complejidad y diferencia y una gran dependencia en la precisión de las mediciones del peso en cada Estado que fuesen por temporada, etc. Incumbía al GIACC decidir si aceptaría esta ambigüedad o diferencia para fines de medición del rendimiento del combustible. El grupo de trabajo había considerado que el peso medio por

pasajero debería uniformarse. Si no se normalizaba, no tendría carácter crítico para medir el rendimiento del combustible. Se trataba de un tema respecto al cual debería obtenerse asesoramiento del CAEP.

65. Al indicar que podrían tenerse en cuenta las variaciones regionales, un miembro declaró que esto no constituía la dificultad principal. La dificultad principal la constituía más bien la variación en el peso medio por pasajero utilizado en una misma ruta. Indicó que se utilizaban 100 kg como peso medio por pasajero en los Estados Unidos y 75 kg en China y expresó inquietud que si no se definía un principio, el peso de los pasajeros se mediría de manera diferente según que los pasajeros estuviesen a bordo de un transportista americano o chino. Esto no sería coherente ni lógico. Por consiguiente, el miembro propuso que se adoptara un principio general como “una ruta, una norma”, que al menos armonizaría la variación en el peso medio por pasajero por determinada ruta, si existieran variaciones regionales.

66. El presidente de GIACC/3 indicó que la mayoría estaba a favor del uso de un peso medio normalizado por pasajero que permitía la diferenciación a fin de representar las realidades operacionales. Propuso que se remitiera al CAEP para que la examinara, la cuestión relativa a la manera de lograr coherencia en el uso de pesos medios normalizados por pasajero para todos los transportistas por determinada ruta. El presidente de GIACC/3 propuso, además, que el grupo otorgara prioridad a las cuestiones que remitía al CAEP a fin de asegurar que se contaba con recursos suficientes para ello.

67. El presidente de GIACC/3 indicó que no se había suscitado objeción al uso de un promedio de tres años como referencia para medir las mejoras en materia de rendimiento del combustible.

68. La continuación del examen del informe del Grupo de trabajo 1 se aplazó a la reunión siguiente.