



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

TERCERA REUNIÓN

Montreal, 17 - 19 de febrero de 2009

RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES — DÍA 2

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

Examen del informe del Grupo de trabajo 1 sobre metas a las que se aspira a escala mundial

1. El grupo reanudó su examen del informe final del Grupo de trabajo 1, que figura en la nota WP/2 (salvo el Apéndice B), y concentró sus deliberaciones en las metas a las que se aspira a escala mundial, a corto, medio y largo plazo.

Meta a la que se aspira a escala mundial a medio plazo

2. La presidenta del Grupo de trabajo 1 indicó que el grupo recomendó, en el párrafo 37 de su informe, que la OACI adoptara una meta anual y colectiva a la que se aspira a corto plazo (hasta 2012) para el rendimiento del combustible, que concuerde con la tasa pasada de mejoramiento del rendimiento del combustible alcanzada por la aviación a partir de determinada fecha de referencia; se propuso la tasa media anual de mejoramiento del rendimiento del combustible desde 1990 hasta 2006. El grupo de trabajo recomendó también, en el párrafo 38, que la OACI adoptara una meta a la que se aspira respecto al rendimiento del combustible, para alcanzarla en 2012; es decir, para dicho año el rendimiento medio del combustible de la aviación internacional no sobrepasará X litros por 100 RTK. Recomendó, además, en el párrafo 39, que la OACI adoptara una meta a la que se aspira a corto plazo de Y% al año como tasa media de mejoramiento en el rendimiento del combustible para 2012, lo que daría lugar a un mejoramiento total de XX% (respecto al año de referencia seleccionado). En el Apéndice A de la nota WP/2 se proporcionaban datos a título indicativo para orientar al grupo. Según el método aplicado, la tasa media anual de mejora del rendimiento del combustible para 1990 a 2012 se situaba entre 1,7 y 2,1%. Si el GIACC convenía en ello, podría seleccionar un porcentaje que se acercara a esta gama para la meta a la que se aspira a escala mundial a corto plazo. El porcentaje acumulado total de mejora del rendimiento del combustible entre 1990 y 2012 se situaba entre 31,5 y 37,8%. Si el grupo adoptaba esta gama a título indicativo, podría determinar un porcentaje que corresponda a estas cifras. Si se aplican los mismos porcentajes a una cifra real de rendimiento absoluto del combustible que se alcanzaría en 2012, se obtendrían 35,5 a 37,9 litros de combustible por 100 RTK. La dificultad para el GIACC consistiría en determinar cifras concretas que recomendaría el grupo de trabajo. Así, el grupo tendría que decidir si selecciona cifras dentro de las gamas mencionadas u otras más ambiciosas.

3. En respuesta a una pregunta planteada respecto a la Tabla 2 del Apéndice A, en que se compara la meta de rendimiento del combustible en 2012 del Grupo de acción sobre transporte aéreo (ATAG) y la del Grupo de trabajo 1, la presidenta recordó que el ATAG había utilizado una referencia

diferente, el año 2005. Aunque la tasa media anual de mejora del rendimiento del combustible del ATAG (2,3%) era ligeramente superior a la del Grupo de trabajo 1 (2,1 respecto a 1,7%), se situaba en la misma gama. Se señaló que las cifras se basaban en hipótesis y que según el método de cálculo de la tasa media anual de mejora en el rendimiento del combustible, existían pequeñas variaciones y diferencias. La presidenta del Grupo de trabajo 1 reiteró que los porcentajes tenían carácter indicativo y reflejaban lo que parecía posible basándose en la actividad pasada.

4. Un miembro señaló que el Grupo de trabajo 1 había establecido su meta a la que se aspira a escala mundial a corto plazo de dos maneras: fijando una meta absoluta de rendimiento del combustible en el párrafo 38 y una meta relativa al respecto en el párrafo 39. Recordando que el Grupo de trabajo 1 no contaba con datos reales de consumo de combustible, había formulado estimaciones utilizando datos de Official Airline Guide (OAG) sobre la actividad prevista y documentos técnicos proporcionados por los fabricantes, expresó su preocupación de que la meta absoluta de rendimiento del combustible que se recomienda pueda, por consiguiente, ser completamente errónea. Consideraba que sería más pragmático utilizar la meta relativa de rendimiento del combustible dado que reflejaba una tendencia de la correspondiente mejora.

5. Otro miembro indicó que una meta a la que se aspira a escala mundial a corto plazo para 2012 no cambiaría de manera significativa la manera en que los explotadores llevarían a cabo sus operaciones e indicó que se trataba más bien de un objetivo de comunicación. La OACI comunicaría por primera vez a la comunidad internacional su deseo de progresar en la reducción de las emisiones de la aviación internacional. Por consiguiente, no era tan importante si se fijaba un objetivo de 1,7, 2,1 ó 2,3% como tasa media anual de mejora del rendimiento del combustible. El GIACC debería establecer como política una meta de reducción anual de las emisiones de CO₂ de la aviación del 2%, lo que se aproximaba a los porcentajes mencionados en el Apéndice A de la nota WP/2. No era necesario ampliar el examen de la medición del mencionado objetivo, etc. Bastaría que el grupo indicara que a corto plazo, entre ahora y 2012, debería lograrse una reducción del 2% al año en las emisiones de CO₂ de la aviación. También señaló que los porcentajes utilizados en las metas recomendadas a las que se aspira a escala mundial podían variar considerablemente según la referencia que se aplicaba. Además, las RTK variaban en gran medida según el factor de carga. Como era conocido de todos, el mundo pasaba por un período, que podría durar hasta 2010 ó 2012, en que las aeronaves transportan menos pasajeros que hace uno o dos años. Propuso que el grupo fuera realista. No era seguro que las ganancias en la productividad serían extraordinarias dado que las aeronaves de hoy volaban con numerosos asientos vacíos mientras seguían consumiendo volúmenes importantes de combustible. Por consiguiente, el grupo debería proceder con cautela al considerar lo que significaba una medición del rendimiento del combustible de litros de combustible consumidos dividido por RTK.

6. Un miembro indicó que sería algo muy subjetivo seleccionar ahora un porcentaje para una meta de mejora del rendimiento del combustible. Indicó que el grupo debería decidir primero lo que deseaba lograr a largo plazo y luego determinar el objetivo de rendimiento del combustible a corto plazo y que si se tenía la intención de lograr el crecimiento neutro en carbono a largo plazo, debería calcularse la tasa de mejora del rendimiento del combustible necesaria para lograr dicho objetivo. Toda tasa de mejora al respecto debería servir para que la industria alcanzara un crecimiento nulo en cuanto al carbono y un nivel reducido o aceptable de emisiones de CO₂.

7. El presidente de GIACC/3 convino en que sólo tendrían repercusiones a corto plazo hasta 2012 las iniciativas que ya se estuviesen aplicando para reducir las emisiones de CO₂ de la aviación y no las iniciativas que se adopten entre el presente y 2012. El ritmo del cambio sólo se modificaría con la implantación de nuevas iniciativas que se adopten posteriormente.

8. Otro miembro compartía la preocupación expresada respecto a la discrepancia de datos y convino en que el GIACC debía proporcionar orientación en materia de políticas y, por consiguiente, no

tenía que examinar los datos, sino sólo enterarse de los mismos. Dicha participante señaló que si ciertos vuelos no figuraban en los datos de actividades previstas de OAG, sería posible lograr un progreso superior a las cifras del Apéndice A de la nota de estudio. Mientras apoyaba el enfoque básico del Grupo de trabajo 1, consideraba que los datos deberían perfeccionarse, considerando que no todos los Estados estarían en condiciones de proporcionar datos adicionales. Dicha participante subrayó que podría mejorarse la calidad de los datos solicitando a los Estados que proporcionaran datos sobre seguimiento radar. Esto no exigiría mucha recopilación y ya existían modelos en que podrían utilizarse los mencionados datos para calcular las estimaciones de rendimiento del combustible para el sector de aviación internacional. Dichas estimaciones podrían utilizarse luego para validar los datos OAG. Destacó que, según los resultados, el GIACC podría considerar una gama de mejora del rendimiento del combustible en lugar de una cifra única. Preocupaba a dicha participante el hecho de que la industria de la aviación tal vez estaba dispuesta a sobrepasar la meta a corto plazo propuesta de una reducción anual del 2% en las emisiones de CO₂ de la aviación. Convino con el presidente de GIACC/3 que no se contaba con un plazo suficiente para que muchas de las nuevas tecnologías y aun las medidas basadas en criterios de mercado afectaran a la mejora del rendimiento del combustible en 2012. Posteriormente, la participante reservó su postura respecto a la propuesta de una meta a corto plazo del 2% de reducción anual en las emisiones de CO₂ de la aviación afirmando que era prematuro especificar un porcentaje. Otro miembro convino en ello, subrayando que no era apropiado adoptar un porcentaje sin haber perfeccionado antes los datos. Otro miembro estuvo de acuerdo y subrayó que se necesitaba más amplia investigación entre las reuniones GIACC/3 y GIACC/4 para hallar respuestas apropiadas a todas las cuestiones metodológicas que puedan subsistir y comparar las metas de la industria y las de los Estados. Dicha participante advirtió que el GIACC no podría establecer metas menos ambiciosas que las de la industria. Otro miembro compartía sus opiniones.

9. Otro miembro señaló que la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (Eurocontrol) contaba con datos sobre seguimiento radar de sus Estados miembros y expresó su apoyo a la validación propuesta de los datos OAG puesto que esto aseguraría la existencia a medio y largo plazo de un sistema validado para vigilar el rendimiento con mayor precisión. Consideraba que la reducción anual propuesta del 2% en las emisiones de CO₂ de la aviación era una cifra media razonable dado que se acercaba a la que la industria de la aviación había calculado.

10. Otro miembro indicó que el Grupo de trabajo 1 había utilizado para sus cálculos un período prolongado –1990 a 2006– y añadió que muchos acontecimientos habían tenido lugar durante el mismo. Había aumentado el número de transportistas y las líneas aéreas habían renovado sus cuotas. Sin embargo, también habían sucedido los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001 y la epidemia del SRAS, debido a lo cual algunas líneas aéreas habían perdido su rentabilidad. La actual crisis económica mundial estaba dando lugar a una reducción considerable en el número de vuelos, especialmente en el caso de los transportistas de bandera, y se ignoraba cuándo la situación se estabilizaría. Por consiguiente, le preocupaba el hecho de que al establecer 2012 como fecha para la meta a la que se aspira a escala mundial a corto plazo para el rendimiento del combustible, el grupo no recibiría datos objetivos de las líneas aéreas. Respecto a los métodos utilizados para adoptar una medición del rendimiento del combustible, subrayó que existían unos quince factores (diseño de las aeronaves, motores modificados, velocidad, tamaño, condiciones meteorológicas, tiempo de rodaje, etc.) que afectaban al consumo de combustible y causaban una variación del 3 al 5% en los requisitos de combustible. Por consiguiente, si bien favorecía una medición del rendimiento del combustible basada en la masa de combustible consumido más bien que en los litros de combustible consumido, propuso que se invitara a los expertos técnicos del CAEP a analizar en un foro abierto el método de cálculo de la medición del rendimiento del combustible.

11. El presidente de GIACC/3 recordó que se había destacado también durante las deliberaciones de la víspera la necesidad de que los expertos examinaran más a fondo la medición del rendimiento del combustible. Señaló que los mencionados factores, que afectaban al rendimiento del

combustible, figuraban en la tabla sobre posibles medidas para limitar o reducir las emisiones de la aviación internacional en el informe del Grupo de trabajo 2 (WP/3). El presidente convino en que los plazos muy cortos podían dar lugar a resultados engañosos y señaló que, en una industria inestable como la aviación, que experimentaba movimientos de ascenso y descenso, una comparación de un año a otro que parecía indicar un salto considerable en el rendimiento del combustible podría en realidad indicar diversas otras medidas que afectaban al mercado. Añadió que las metas a las que se aspira a escala mundial deberían presentarse en un contexto más amplio de tendencias durante cierto período y que esto debería formar parte de la estrategia de comunicación del GIACC.

12. Al propio tiempo que subrayaba la necesidad de reflejar el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas (CBDR) al establecer una meta a la que se aspira a escala mundial a corto plazo, así como las metas a medio y largo plazo, un miembro indicó que el Artículo 2.2 del Protocolo de Kyoto, cuyo primer período de compromiso expiraría en 2012, se aplicaba únicamente a los Estados del Anexo I. Indicó que si la meta a la que se aspira a escala mundial a corto plazo era aplicable a todos los Estados, debería distinguirse entre los Estados del Anexo I y los demás. El presidente de GIACC/3 subrayó que no se estaba sugiriendo que el principio CBDR carecía de importancia en todos los casos; se trataba más bien de la medida en que CBDR tenía efecto práctico a corto plazo. La presidenta del Grupo de trabajo 1 recordó que se había suscitado el principio CBDR durante todas las deliberaciones de su grupo de trabajo y había quedado reflejado en su informe. Reiteró que la meta a corto plazo se basaba en gran medida en las actividades pasadas y en medidas que ya se estaban aplicando. Las cifras se aplicaban a todos los Estados debido a la manera en que se habían calculado. Se habían tenido en cuenta los enfoques diferenciados de un transportista a otro. La presidenta del Grupo de trabajo 1 convino, por consiguiente, con el presidente de GIACC/3 que no había ningún otro elemento que debería considerarse en lo que atañe a la meta particular a corto plazo que se estaba examinando.

13. Otro miembro señaló que el Artículo 4 de la *Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático* (CMNUCC) reflejaba que todos los Estados se comprometían a combatir el cambio climático pero que sus obligaciones tenían carácter diferente. El GIACC estaba considerando ahora una meta a la que se aspira a escala mundial a corto plazo de rendimiento del combustible que era válida para todos los Estados; sin embargo, cada Estado contribuiría a su logro según sus propias circunstancias nacionales y respectivas capacidades, lo que constituía el principio CBDR. Propuso que el texto utilizado en el proyecto de resumen de las deliberaciones de la reunión de coordinación, preparado por el presidente, se incorporara a la meta a corto plazo de reducir las emisiones de CO₂ de la aviación en un 2% al año a fin de que quedara claro que no todos los Estados contribuirían de la misma manera para alcanzar dicha meta y que algunos Estados tendrían circunstancias y capacidades nacionales que no les permitirían contribuir con el mismo nivel que otros Estados. El presidente de GIACC/3 indicó que se trataba de una propuesta útil y que la mencionada meta a corto plazo era parte de una estrategia más amplia. El medio para contribuir al logro de dicha meta consistía en una variedad de medidas entre las que los Estados podrían escoger. Se preveía que los Estados seleccionarían medidas diferentes y, por consiguiente, contribuirían al logro de la meta de diferentes maneras y con diferentes alcances. Esta selección de medidas y el carácter no obligatorio de la meta correspondían al principio CBDR.

14. En respuesta a una pregunta planteada sobre la evaluación del logro de la meta a la que se aspira a escala mundial a corto plazo, el presidente de GIACC/3 indicó que un aspecto importante de la determinación de todas las metas consistía en contar con un mecanismo para vigilar su aplicación. Esta cuestión se examinaría cuando el grupo analizara el informe del Grupo de trabajo 3. Luego, al resumir las deliberaciones, el presidente de GIACC/3 indicó que el grupo convino en una meta a la que se aspira a escala mundial a corto plazo para 2012 basándose en el rendimiento del combustible a un nivel de carácter indicativo de una reducción anual del 2% en las emisiones de CO₂ de la aviación, nivel que podría precisarse a la luz de los datos que se obtendrían antes de la reunión GIACC/4. El GIACC reconocía también el hecho de que la mencionada meta a corto plazo debía presentarse en el contexto de

la estrategia más amplia, su carácter no obligatorio y la capacidad que tenían los Estados de seleccionar medidas de conformidad con sus respectivas capacidades.

Metas a las que se aspira a escala mundial a medio y largo plazo

15. La presidenta del Grupo de trabajo 1 indicó que no le fue posible a este último llegar a un consenso salvo respecto a la meta a la que se aspira a escala mundial a medio plazo. Había logrado cierto acuerdo sobre una definición que formuló en el contexto del rendimiento del combustible. En su informe, el grupo había indicado que si el GIACC debía tratar el tema de la neutralidad en cuanto al carbono en alguna etapa, una definición consistiría en el punto en el que la mejora en el rendimiento del combustible de la actividad de la aviación internacional fuese igual a la tasa de crecimiento en RTK. No le había sido posible determinar cuándo se alcanzaría dicho punto o determinar cualquier otro resultado concreto que pudiese incluir en las metas a las que se aspira. Las cuestiones analizadas por el grupo de trabajo, en lo que atañe a las metas a las que se aspira a escala mundial a medio plazo, figuraban en los párrafos 43 a 58 de su informe. La presidenta del Grupo de trabajo 1 recordó las inquietudes expresadas por algunos miembros de que una de las opciones, a saber, simplemente mantener los promedios anuales históricos de rendimiento del combustible, no reflejaría fielmente la intención de la industria de sobrepasar los límites. Se había señalado que la industria, en particular la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), había formulado ciertas metas a medio y largo plazo y que esto constituía una consideración importante para cualesquiera metas que establezca el GIACC. Se había planteado la cuestión de si el GIACC no debería estar en condiciones de ir más allá que la industria. La IATA, que representa a los transportistas, no abarcaba necesariamente todos los elementos de la industria de la aviación en que fuese posible lograr economías. Otra inquietud se relacionaba con la posibilidad de una falta de credibilidad entre la cifra establecida primero por el GIACC basándose en datos inadecuados, y otra que podría determinarse más tarde basándose en datos reales.

16. La presidenta del Grupo de trabajo 1 recordó que, respecto a los países en desarrollo, se había expresado una fuerte opinión de que era muy difícil analizar metas a medio y largo plazo, particularmente estas últimas, antes de conocer los resultados del proceso CMNUCC. Una preocupación recurrente se relacionaba con la necesidad de tener en cuenta las diferentes necesidades y expectativas de crecimiento en los países en desarrollo respecto a la manera en que las metas se aplicaban en su caso. La presidenta indicó que, a largo plazo, una de las ideas planteadas consistía en determinar si el GIACC debería considerar una meta que podría mantener alrededor del 3%, hasta 2050, la porción de las emisiones mundiales de GEI que corresponde a la aviación internacional, lo que alentaría nuevas economías. No se alcanzó ningún acuerdo al respecto. La única orientación adicional que surgió del Grupo de trabajo 1 ha sido que si el GIACC no era capaz, por cualquier motivo válido, tales como datos imprecisos, determinar metas más allá de 2012 en esta etapa, sería muy importante que la OACI anunciara luego sus planes y calendario para proporcionar esta reflexión a un nivel elevado de comunicación de políticas.

17. Recordando las deliberaciones de la víspera sobre las metas que podrían lograrse en determinadas fechas, un miembro indicó que había propuesto que se elaboren diversas hipótesis, tales como el uso de combustibles alternativos, mejoras tecnológicas, que podrían reunirse según su introducción de bajo o alto nivel en el mercado, etc. Dicha participante propuso que se solicitara al Grupo de trabajo 1 que continuara su labor respecto a dichas hipótesis, pidiéndose a los Estados interesados que indiquen lo que podría lograrse en determinada fecha a nivel mundial. Dicha participante subrayó que el Grupo de trabajo 1 debería prever la posibilidad de crecimiento o adelantos en la tecnología. El presidente del GIACC indicó que éste analizaría en el día 3 la manera de adelantar su labor entre la tercera y cuarta reuniones e indicó que no debería suponerse que los mismos grupos de trabajo se utilizarían si existiera una mejor manera de trabajar fuera del período de sesiones.

18. 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), indicó que el Grupo especial sobre establecimiento de modelos y bases de datos (MODTF) del CAEP estaba examinando diversas hipótesis y calendarios. Sus resultados iniciales, que se presentarían a la reunión del Grupo directivo del CAEP en junio de 2009, podrían ponerse al alcance del GIACC a finales de mayo de 2009, antes de su cuarta reunión.

19. Un miembro propuso la adopción de una meta a medio plazo de neutralidad en cuanto al carbono para 2025 si se interpreta dicha neutralidad como ganancia por cuanto la reducción de emisiones de carbono compensaba el crecimiento.

20. Otro miembro indicó que el hecho de mencionar el principio CBDR no sería suficiente para cualquier meta a la que se aspira a escala mundial a medio o largo plazo. Señaló que un presupuesto de carbono limitaba las emisiones de carbono de determinado sector y añadió que su Estado no se comprometería respecto a una meta de este tipo para el sector de la aviación dado que las emisiones podían intercambiarse. Dado que se analizaba esta cuestión en la CMNUCC, su Estado no estaba dispuesto a aceptar ningún arreglo sectorial en la OACI. Al subrayar la necesidad de perfeccionar las partes del informe del Grupo de trabajo 1 relativas a las metas a medio y largo plazo, indicó que en las mismas se utilizaban expresiones, tales como “crecimiento neutro en carbono”, que no se habían definido. Mientras la industria de la aviación había adoptado una definición, el GIACC aún no la había aceptado. Esto también constituía un problema para su Estado. Señaló que la meta relativa a largo plazo recomendada por el grupo de trabajo, de que la aviación siga representando no más del 3% de los GEI totales a escala mundial en 2050, establecería un límite para las emisiones de la aviación y destacó que no se resolvería el problema aplicando el texto CBDR. Añadió que la labor sobre metas a medio y largo plazo debería continuar entre las reuniones GIACC/3 y GIACC/4.

21. Un miembro indicó que al considerar metas a medio plazo, el grupo debería también considerar medidas técnicas posibles para alcanzarlas. Subrayó la necesidad de tener presente el crecimiento neutro en carbono como meta a medio plazo, así como un aumento en RTK en 2020 o 2025, especialmente dada la grave situación de la industria de la aviación. Indicó, al respecto, que en el párrafo 35 del informe del grupo de trabajo se indica que “el crecimiento neutro en carbono se logrará cuando la tasa de mejoramiento del rendimiento del combustible sea igual a la tasa de aumento de las toneladas-kilómetros de pago”.

22. Recordando que durante la presentación de la víspera por la International Coalition on Sustainable Aviation (ICSA) se había indicado que la OACI no constituía el único foro en que estas cuestiones deberían examinarse y que era necesario considerar las deliberaciones y medidas tomadas en otras partes, un miembro destacó que en la Cumbre Hokkaido Toyako el 9 de julio de 2008 los líderes de las principales economías del mundo se habían comprometido a tomar medidas muy enérgicas. Era posible que otros quisieran comparar a la OACI respecto a dicha norma. Indicó que en el párrafo 5 de la declaración de la reunión de los líderes de las principales economías sobre seguridad energética y cambio climático, adoptada en dicha cumbre, se dice lo siguiente: ... a este respecto, las principales economías desarrolladas implantarán, de conformidad con sus obligaciones internacionales, metas a medio plazo para la economía en general y tomarán las medidas correspondientes a fin de lograr reducciones absolutas de emisiones y, si corresponde, detener primero el crecimiento de las emisiones lo antes posible, ... Al apoyar la adopción propuesta de una meta a medio plazo de neutralidad en cuanto al carbono en 2025, indicó que el grupo debería indicar un plazo en la etapa presente y validarlo antes de su próxima reunión. El presidente de GIACC/3 planteó la cuestión sobre la manera en que el grupo reconocería el compromiso de las mencionadas principales economías e indicaría la determinación de establecer un nivel paralelo de compromiso para el sector de la aviación.

23. Al recordar que su Estado había participado en la Cumbre de Hokkaido Toyako, un miembro indicó que convenía plenamente con la mencionada declaración adoptada en la reunión. Indicó que, a la luz de la expectativa de crecimiento en el sector de la aviación en países en desarrollo, su Estado apoyaba toda medida ambiciosa de reducción de los GEI por parte de los Estados del Anexo I si éstos deseaban añadir más amplios compromisos a sus metas a medio y largo plazo. Dichas medidas serían conformes con la CMNUCC y el Artículo 2.2 del Protocolo de Kyoto. Sin embargo, su Estado se limitaría al rendimiento del combustible como meta a la que se aspira a escala mundial a medio plazo. Por consiguiente, su Estado excluiría la neutralidad en cuanto al carbono definida en el informe del Grupo de trabajo 1. Indicó que las metas a medio plazo para la totalidad de la economía, mencionada en dicha declaración, se basaban en la misma lógica que la CMNUCC; no entendía por qué se establecerían para los países en desarrollo objetivos que no se conformaran al Protocolo de Kyoto cuando otros sectores de la economía, que tal vez no tengan la misma expectativa de crecimiento que el sector de la aviación, podrían tomar medidas de reducción.

24. Otro miembro compartió esta opinión y destacó que el GIACC debería basar su labor en las metas a medio y largo plazo del Apéndice K de la Resolución A36-22 de la Asamblea y establecer metas únicamente respecto al rendimiento del combustible. Dichas metas deberían ajustarse a las negociaciones que están tomando lugar en la CMNUCC y en las mismas deberían tenerse en cuenta las circunstancias y capacidades concretas de los países en desarrollo.

25. Un miembro indicó que se había convenido en el rendimiento del combustible como meta a la que se aspira a escala mundial a corto plazo, que debería constituir la base para las metas a las que se aspira a escala mundial a medio y largo plazo. La importante cuestión del crecimiento neutro en carbono debería considerarse únicamente más tarde, cuando se haya logrado progreso respecto al rendimiento del combustible. Indicó que los datos del grupo nunca serían perfectos y que siempre quedaría un margen de error en sus cifras y destacó que esto no debería impedir al GIACC establecer metas a las que se aspira a escala mundial de carácter aproximativo a medio y largo plazo que podrían perfeccionarse en el futuro. Otro miembro convino en ello e indicó que la neutralidad en cuanto al carbono se alcanzaría mediante el uso eficiente del combustible, trátase de combustibles alternativos o el actual combustible para la aviación. En relación con un comentario formulado por el presidente de GIACC/3, de que en la presentación de la víspera por el ATAG se había indicado que la industria había previsto que el crecimiento en tráfico aéreo eliminaría las economías posibles de combustible a menos que se tuviese en cuenta la introducción de combustibles alternativos, afirmó que si el rendimiento del combustible mejoraba en un 2% al año mediante restricciones de emisiones, de conformidad con la meta a la que se aspira a corto plazo, adoptada por el GIACC, entonces se alcanzaría en cierto momento el mismo nivel de crecimiento que el tráfico aéreo. Destacó que si se adoptaba la neutralidad en cuanto al carbono como meta a largo plazo, sería necesario contar con proyecciones relativas al crecimiento del mercado. El presidente de GIACC/3 recordó que el grupo había convenido en solicitar dichas proyecciones al CAEP.

26. Un miembro destacó que no era la primera vez en que los fabricantes de aeronaves habían realizado mejoras tecnológicas para que las aeronaves fuesen más eficaces y recordó la primera crisis del petróleo en los años 1970, cuando las líneas aéreas quedaron paralizadas por falta de combustible. Los principales fabricantes, sobre todo de países en desarrollo, habían establecido ellos mismos una norma para lograr un cambio considerable del 40% en el uso de combustible. Propuso que la Secretaría examinara el papel que la OACI había desempeñado en esa época respecto al rendimiento del combustible, de modo que el GIACC lo utilizara como orientación para resolver esta cuestión ahora y establecer metas. Añadió que, si bien los fabricantes podrían utilizar numerosas mejoras para aumentar el rendimiento del combustible de las aeronaves, tales como el uso de motores con soplantes no carenadas, pequeñas alas verticales combinadas (*blended winglets*) y alas de flujo laminar, no tomarían ninguna medida hasta que la OACI estableciera metas.

27. Otro miembro destacó que, con la introducción de combustibles alternativos, sería necesario establecer una medición del rendimiento del combustible a largo plazo en que se tuviese en cuenta el contenido en carbono y para establecer un año de referencia.

28. El presidente de GIACC/3 presentó un resumen de las deliberaciones sobre las metas a las que se aspira a escala mundial a medio y largo plazo y señaló que quedaban numerosas cuestiones sobre las que existía considerable divergencia. No hubo acuerdo sobre la neutralidad en cuanto al carbono como medida, al igual que no se había alcanzado consenso al respecto en el Grupo de trabajo 1. Se habían formulado propuestas de que los Estados del Anexo I deberían tener obligaciones y que la postura debería diferenciarse de modo que constituyese un incentivo para que los Estados que no figuran en el Anexo I tomen medidas. También se había propuesto que las metas se refirieran únicamente al rendimiento del combustible y que deberían basarse esencialmente en la investigación y pronósticos que indicaran las tendencias dentro de la industria de la aviación. También se había propuesto que era necesario contar con metas que forzarían a la industria de la aviación, lo que parecería suponer que no bastaba estimar las tendencias actuales en la industria de la aviación. El presidente indicó que no sería posible resolver todas estas cuestiones durante la reunión GIACC/3 y que sería necesario establecer un procedimiento para continuar la labor al respecto hasta la reunión GIACC/4 y posteriormente. Indicó que el área más productiva para trabajar en ese momento se relacionaba con la meta relativa al rendimiento del combustible. Para ello se solicitaba al CAEP que mejorara sus pronósticos. Se había formulado un comentario sobre la necesidad de continuar la labor sobre una medición y determinar si debería estructurarse, utilizando los mencionados pronósticos para decidir el nivel del objetivo que debe fijarse. Indicó que era también necesario considerar una meta flexible para la industria de la aviación y alentó al grupo a considerar la manera en que podría abordarse dicha meta. Recordó, al respecto, la propuesta formulada de que el grupo reflejara el nivel de aspiración expresado en la declaración de la cumbre de Hokkaido Toyako en sus metas, teniendo en cuenta al mismo tiempo que esto estaba principalmente dirigido a las economías nacionales. El presidente también alentó a los miembros a considerar si había otras maneras de expresar la ambición más allá del rendimiento del combustible, la neutralidad en cuanto al carbono y el mantenimiento del nivel global de la aviación al 3% de las emisiones mundiales de GEI. Recordó la observación formulada la víspera de que el GIACC debería asegurarse de que la industria de la aviación contribuía debidamente a la reducción de las emisiones de la aviación.

Estrategia para avanzar respecto a las metas a medio plazo

29. La presidenta del Grupo de trabajo 1 señaló que el mandato de la OACI consistía en mantener el crecimiento en el sector de aviación e indicó que el GIACC, un foro sobre políticas, tendría en fin de cuentas que tratar la difícil y fundamental cuestión de la posible limitación del crecimiento. Esta cuestión ocupará el centro de las deliberaciones en la reunión de alto nivel. Cuando el GIACC empezara a analizar cuestiones ajenas al rendimiento del combustible o mediciones de la intensidad que incluían metas, tendría que considerar si estaba dispuesto a aceptar algún grado de limitación para la industria de la aviación. Los miembros probablemente mantenían opiniones diferentes al respecto. Sería necesario considerar la manera en que esto se relacionaba con la probable postura de la OACI en el diálogo mundial más amplio sobre limitaciones al carbono. Así, además de examinar las cuestiones desde una perspectiva técnica, el GIACC tendría que dedicar una cantidad significativa de tiempo redactando diversas opciones para salvar parte de las diferencias. El grupo tendría que idear el modo de formular declaraciones relativas que contribuirían a la credibilidad a la OACI respecto a lo que estaba tratando de lograr en relación con lo que podría suceder en el proceso CMNUCC. Se preguntaba cómo la OACI podría pretender ser una organización respetuosa de los intereses comerciales generales porque se ocupaba debidamente del rendimiento del combustible si todos los demás sectores quedaran afectados por las reducciones de CO₂ que limitaban la actividad económica. Propuso que el grupo reanudara el examen de esta cuestión al examinar el informe del Grupo de trabajo 2 (WP/3) sobre medidas para limitar o reducir las emisiones de la aviación internacional y añadió que las deliberaciones sobre las medidas proporcionarían orientación para establecer metas a medio y largo plazo.

30. Un miembro destacó que mientras en el Apéndice K de la Resolución A36-22 de la Asamblea se mencionaban objetivos mundiales a los que podría aspirarse en cuanto a la eficiencia en el consumo de combustible, también se mencionaban explícitamente medidas compensatorias y medidas basadas en criterios de mercado. Añadió que si el GIACC deseaba establecer una meta de rendimiento del combustible, debería tratarse de una meta importante y realista que también abarcara medidas compensatorias y medidas basadas en criterios de mercado; de lo contrario, se limitaría su eficacia para reducir las repercusiones de la aviación en el cambio climático. Propuso que esto se reflejara en el mandato de cualquier nuevo grupo de trabajo que se creara para que progrese la labor del GIACC fuera del período de sesiones. Dicho grupo de trabajo debería también examinar la manera de introducir el principio CBDR en la mencionada meta. Mientras el GIACC convenía en que las metas a las que se aspira tenían carácter mundial, colectivo y no obligatorio, se había subrayado durante las actuales deliberaciones que dicha formulación no bastaría para una meta a medio plazo si no reflejaba el concepto CBDR considerando que en la reunión COP15 de la CMUNCC (Copenhague, diciembre de 2009) los Estados asumirían obligaciones diferenciadas.

31. El presidente de GIACC/3 señaló que ahora se trataba de lograr que las deliberaciones pasen del concepto de un aumento en el tráfico que quedara compensado mediante ganancias en el rendimiento del combustible a la introducción de la idea de medidas económicas para cubrir la diferencia, si la hubiere. Esta cuestión se analizaría cuando el GIACC examinara el informe del Grupo de trabajo 2. En lo que atañe a las metas, el GIACC analizaría en el tercer día el establecimiento de un mecanismo para continuar la elaboración de una meta de rendimiento del combustible a medio y largo plazo en la que se tuviere en cuenta la labor técnica procedente del CAEP. Cabía recordar que el grupo constituía un foro sobre políticas y no trataría de finalizar dicha labor técnica. Aunque no se convino en una meta a la que se aspira a escala mundial, aparte del rendimiento del combustible a medio y largo plazo, se recomendaba redactar una declaración relativa a cierta ambición y se exhortaba a buscar un nivel de ambición que no se limitara a reflejar una situación normal en la industria de la aviación. Esta cuestión debería analizarse más a fondo en la reunión GIACC/4.

Presentación del informe del Grupo de trabajo 2 sobre medidas para reducir las emisiones

32. En su calidad de presidente del Grupo de trabajo 2 sobre medidas para reducir las emisiones, a raíz de la renuncia del Sr. R. Cron (Suiza) de ese cargo el 1 de noviembre de 2008, el Sr. J. Doherty (Australia) comentó el contenido del informe del grupo de trabajo (WP/3) que se había presentado durante la reunión de coordinación del 16 de febrero de 2009.

33. El presidente indicó que el elemento principal del informe consistía en una serie de principios fundamentales para establecer el contexto para una gama de medidas que se indicaban en el informe y que se esperaba aplicar. Era esencial que cada Estado mantuviese la autoridad de seleccionar sus propias medidas a partir de las diversas medidas propuestas, reconociendo que podría tratarse de una combinación de medidas. Era importante tratar de lograr la mayor ventaja para el medio ambiente de la manera más económica. Se alentaba a los Estados a trabajar juntos y se reconocía que no se aplicaría una fecha única para la implantación. Las medidas se aplicarían a diversos ritmos y de diferentes maneras. En el informe se reconocían también las circunstancias especiales de los países en desarrollo. El presidente señaló a la atención la sección 2 e indicó que en el párrafo preambular y en el apartado a) las palabras “mercado” e “industria” aparecían entre paréntesis dado que el grupo de trabajo no pudo convenir en su redacción. Fuera de ello, todos los miembros del Grupo de trabajo 2 habían apoyado la orientación general y la redacción de los principios fundamentales.

34. El presidente mencionó luego la sección 3 del informe, que contenía una tabla de medidas posibles para limitar o reducir las emisiones de la aviación internacional pertenecientes a cinco categorías: desarrollo de tecnología relacionada con las aeronaves, mejor utilización de la gestión del tránsito aéreo (ATM) y la infraestructura, operaciones más eficientes, medidas económicas y medidas

basadas en criterios de mercado y, por último, medidas de reglamentación o de otra índole, y presentó también una evaluación de sus posibles repercusiones, costos y plazos. Ya se estaban implantando numerosas medidas. La consulta de la mencionada tabla y de otros textos pertinentes que puedan obtenerse facilitaría la adopción de medidas adicionales. Como se indica en la tabla, las opiniones eran divergentes respecto al beneficio relativo, costos y plazos de las posibles medidas.

35. En la sección 4 del informe figuraba una serie de opciones para asistir a los países en desarrollo (medidas económicas y medidas basadas en criterios de mercado, transferencia de tecnología, asistencia financiera apropiada, educación y capacitación; así como apoyo para la adaptación). Se reconocía así claramente el segundo elemento del principio CBDR. No se proponía imponer obligaciones poco razonables para los países en desarrollo, sino una gama de medios para proporcionarles asistencia positiva.

36. La sección 5 del informe constituía un breve resumen de los métodos propuestos para facilitar la implantación de medidas en todos los Estados. Se recomendaba continuar la elaboración de orientación e información de apoyo por intermedio de la OACI y basarse en la excelente labor realizada en diversos foros de la Organización. Se alentaba un enfoque coordinado entre grupos regionales, reconociéndose sus ventajas. Se recomendaba el intercambio de información y experiencia entre los Estados, así como la elaboración y publicación de un plan de acción para cada Estado. En el caso de los países desarrollados, sus planes de acción deberían comprender mecanismos para asistir a los países en desarrollo. También se mencionaba en dicha sección la importancia de un mecanismo de vigilancia y notificación del progreso alcanzado y la asistencia de otros Estados y la industria, que podría facilitarse a través de la OACI, para evaluar las áreas que requieren medidas y elaborar el plan de acción.

37. Durante las deliberaciones, se indicó que debería distinguirse entre las acciones que se recomienda que tome la OACI, aquéllas que cada Estado debería considerar o que la OACI debería considerar colectivamente, y aquéllas que sólo debe considerar la industria de la aviación o ésta con asistencia de los Estados para la implantación mediante incentivos, cambios en la reglamentación, etc. Respecto al papel de la OACI, el presidente del Grupo de trabajo 2 indicó que se preveía que en el programa de acción del GIACC se indicaran diversas áreas en que los órganos de la OACI podrían contribuir o seguir contribuyendo. Esto podría exigir un firme apoyo por parte de la reunión de alto nivel, así como el establecimiento de prioridades, dado que surgirían diversas expectativas que deberán satisfacerse con recursos limitados.

38. Un miembro subrayó que las medidas propuestas sólo constituían una manera de alcanzar las metas a las que se aspira a escala mundial y afirmó que el GIACC debería haber establecido las metas antes de analizar las medidas. Señaló, además, que prácticamente ninguna de las medidas se relacionaba con el logro, en 2012, de la meta a corto plazo de rendimiento del combustible y que la mayoría se relacionaba más bien con el año 2020 y fechas futuras. Así, mientras convendría examinar las medidas propuestas para determinar las más útiles, el GIACC debería examinarlas de nuevo cuando hubiese definido las metas a medio y largo plazo.

39. Otro miembro señaló que no se contaba con medidas apropiadas que producirían ventajas de nivel medio a elevado, a un costo y durante un plazo corto a mediano, lo que significaba que la industria y los Estados ya habían tomado las medidas más fáciles. Dicha participante señaló que el CAEP estaba actualizando la Circular 303 (*Oportunidades operacionales para minimizar el consumo de combustible y reducir las emisiones*), y propuso que se le alentara a tomar el informe del Grupo de trabajo 2 como guía. También preguntó si el GIACC debería considerar la posibilidad de un enfoque sectorial para la aviación internacional. Además, con objeto de armonizar la opinión del grupo sobre medidas, metas y CBDR, se preguntaba si era menester elaborar una meta flexible, a la que se aspira o de otra índole, que exigiría mayor esfuerzo que el que se desplegaría de todos modos con los actuales enfoques, medidas operacionales y planes. Dicha meta flexible indicaría al mundo que la aviación

internacional estaba dispuesta a examinar más de cerca la manera de contribuir a la reducción del carbono. Dentro de dicha meta flexible, deberían considerarse medidas posibles para eliminar la separación que existe entre las metas a las que se aspira a escala mundial y lo que podría realizarse con las diversas medidas existentes, tal vez mediante la imposición de derechos universales que producirían recursos que se reinvertirían en el sector, en compensaciones o crédito. El grupo podría determinar si los mencionados derechos podrían reinvertirse en el sector de la aviación o de manera más amplia. Los derechos podrían administrarse por intermedio de la OACI, no necesariamente por la propia Organización sino contando con su liderazgo y facilitación. Podrían no atribuirse a los Estados miembros sino a nivel de la industria, si bien podría haber ciertas dificultades respecto al cumplimiento y la aplicación. Este modo de proceder podría resolver algunas de las inquietudes expresadas respecto a los países en desarrollo dado que no exige la atribución a cada Estado, pero demostraría un mayor grado de compromiso de lo que probablemente se ha considerado hasta ahora. El presidente del Grupo de trabajo 2 recordó que durante la presentación del ATAG, el Sr. Steele había indicado que mientras la industria de la aviación estaba dispuesta a pagar la parte que le corresponde por sus emisiones de CO₂, consideraba que los ingresos producidos por cualquier gravamen deberían reinvertirse en las iniciativas de la industria encaminadas a reducir las mencionadas emisiones.

40. En relación con las palabras entre corchetes “[mercado][industria]” en el párrafo de introducción y en el inciso a) de la sección 2 del informe del grupo de trabajo, un miembro preguntó por qué dichas palabras se consideraban como posibilidades y propuso que se reemplazaran por “mercado o industria”. El presidente del Grupo de trabajo 2 indicó que esto no resolvería el problema y señaló que mientras algunas de las medidas propuestas, tales como las relacionadas con aeropuertos y tráfico aéreo, podrían ser ventajosas para los transportistas internos e internacionales, otras, tales como la imposición de derechos económicos, no serían ventajosas y, por consiguiente, crearían problemas en el mercado. Propuso mantener entre corchetes “[mercado][industria]” por el momento, quedando entendido que el grupo examinaría este aspecto durante su próxima reunión al considerar el informe final. Dicha propuesta se aceptó.

41. Al resumir las deliberaciones, el presidente del Grupo de trabajo 2, que también actuaba como presidente de la reunión GIACC/3, indicó que el grupo convino en aplicar el enfoque descrito en el informe del Grupo de trabajo 2 (WP/3) basado en los principios fundamentales, la tabla de medidas posibles para limitar o reducir las emisiones de la aviación internacional, los mecanismos para asistir a los Estados en desarrollo y para apoyar la implantación, que se describen en el informe. El grupo también convino en alentar a la Secretaría y al CAEP a tener en cuenta el informe del grupo de trabajo al establecer prioridades para tareas conexas, tales como la actualización de la Circular 303.

Presentación del informe del Grupo de trabajo 3 sobre vigilancia e implantación

42. El Sr. M.V. Pinta Gama (Brasil), presidente del Grupo de trabajo 3 sobre vigilancia e implantación, comentó luego el informe del grupo de trabajo (WP/4 Revisión núm. 1), presentado por el Brasil, con comentarios formulados por Alemania y Nigeria, que se había introducido durante la reunión de coordinación del 16 de febrero de 2009.

43. El presidente indicó que el Grupo de trabajo 3 recomendó que se utilizara para la notificación de datos el formulario que acompañaba la comunicación 08/44 de fecha 27 de mayo de 2008. Se propuso que dicha notificación abarcara el concepto de distinción entre los Estados, de modo que los Estados del Anexo I notificaran a la OACI anualmente y de manera obligatoria y los demás lo hicieran de modo voluntario. El grupo de trabajo propuso también que la OACI proporcionara, a petición, asistencia y cooperación técnica a los Estados en desarrollo para la recopilación, procesamiento y difusión de datos. Basándose en los informes nacionales, la OACI produciría informes completos sobre el progreso logrado durante un trienio en que figuren datos refundidos sobre consumo de combustible, rendimiento del

combustible y tráfico, así como una evaluación del progreso logrado a nivel mundial respecto a las metas a las que se aspira a escala mundial.

44. En lo que atañe a recopilación de datos e implantación, el grupo de trabajo consideraba que la OACI debería desempeñar un papel de liderazgo para coordinar la recopilación y análisis de los datos obtenidos de todas las fuentes disponibles. El CAEP debería continuar analizándolos y notificar las medidas adoptadas por los Estados para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de la aviación internacional. Deberían recopilarse datos sobre consumo de combustible de la industria y de los explotadores de la aviación alrededor del mundo, en estrecha colaboración con entidades internacionales pertinentes como la IATA. El grupo de trabajo recomendó que la OACI adoptara mecanismos apropiados para verificar el progreso logrado por los Estados en la reducción de las emisiones de GEI de la aviación internacional. Si el GIACC convenía en la distinción propuesta entre Estados del Anexo I y los demás Estados, dicha distinción podría tomarse en cuenta en el mecanismo, de conformidad con el principio CBDR, al evaluar el progreso logrado por los Estados en la reducción de las emisiones de la aviación internacional.

45. El presidente del Grupo de trabajo 3 subrayó que las recomendaciones del grupo de trabajo sobre vigilancia e implantación estaban en armonía con el principio CBDR y las previstas metas a las que se aspira a escala mundial. Como se indicó durante el examen del informe del Grupo de trabajo 1 (WP/2), dichas metas tenían carácter mundial y colectivo. Como se recomienda en el informe del Grupo de trabajo 2 (WP/3), se contaría con diversas medidas que los Estados podrían adoptar de manera voluntaria para lograr dichas metas. Al vigilar la implantación de las metas a las que se aspira a escala mundial, se establecería la distinción entre Estados del Anexo I y los demás Estados a fin de tener en cuenta el principio CBDR.

46. Si bien apoyaba el uso del formulario que se adjuntaba a la comunicación 08/44 de fecha 27 de mayo de 2008 para notificar datos, un miembro recomendó que se ampliara el formulario para abarcar el tráfico no regular, reiterando su preocupación de que de otro modo no se obtendrían los correspondientes datos. Al subrayar que la notificación no era una cuestión CBDR, dicha participante indicó que el suministro de información sobre tráfico y costos ya se exigía de los Estados miembros de la OACI en virtud del Artículo 67 *Transmisión de informes al Consejo*) del Convenio de Chicago. No obstante, a su juicio, deberían considerarse las circunstancias especiales de los países en desarrollo. Dicha participante propuso que la Secretaría presentara al GIACC el Formulario A actual, destacando sus puntos fuertes y débiles y proponiendo maneras de mejorar la calidad de los datos y que la IATA presentara la información a la que actualmente tiene acceso e indicara de qué modo la notificación actual a la IATA podría asistir al GIACC en su tarea. Dicha participante indicó que convenía considerar las inquietudes de los Estados en desarrollo respecto a la infraestructura y su capacidad de notificación y recordó la propuesta mencionada en el informe del Grupo de trabajo 1 (véase la nota WP/2, párrafo 18) de que sólo se exija que presenten informes anuales a la OACI los veinte o treinta países principales de la aviación internacional (según la proporción de las RTK totales que les corresponda), cuyas líneas aéreas generaban alrededor del 95% o más de las emisiones totales de la aviación internacional. Quedaba por determinar el número real de países que deben incluirse en dicha fracción superior. Por debajo de esta última, no debería aplicarse el mismo umbral de notificación. Propuso, como alternativa al mencionado requisito de notificación, que se utilicen los datos de seguimiento radar en los modelos del CAEP para reflejar la reducción de emisiones.

47. La presidenta del Grupo de trabajo 1 recordó que este último había reconocido la necesidad de perfeccionar los datos. Había considerado que sería útil que se analizara esta cuestión, no necesariamente en el plazo del GIACC sino en 2012 o alguna otra fecha posterior, lo que permitiría a la OACI, tal vez el CAEP, realizar las evaluaciones internas apropiadas de las opciones, perfeccionar la información necesaria y determinar la información que existía en otras partes y notificar luego sobre sus

observaciones. Esto permitiría establecer a la OACI como actor principal capaz de informar sobre las actividades de la aviación en lo que atañe al consumo de combustible y el rendimiento del combustible.

48. La presidenta del Grupo de trabajo 1 indicó que este último ya había analizado un enfoque con diferenciación para la notificación por parte de los países en desarrollo en el que se adoptaba el parámetro más amplio de la CMNUCC, como se indica en el proyecto de resumen de las deliberaciones de la reunión de coordinación titulada *Metas a las que se aspira: estrategia para el proceso GIACC*, a saber, que todos los Estados respetaban el hecho de que deseaban reducir las emisiones que causan el cambio climático. En dicho contexto más amplio, a juicio del Grupo de trabajo 1 era útil considerar únicamente los veinte países principales (o alguna otra proporción) de la aviación internacional (según la proporción de las RTK totales que les corresponda), que representan una parte importante de las entidades de la aviación que producen emisiones, basándose en la actividad de la aviación internacional, y elaborar un régimen de notificación que se aplicaría a dicha fracción limitada, con miras a no sobrecargar a los actores menos importantes, que tal vez carezcan de capacidad para proporcionar datos.

49. Respecto a la notificación, la presidenta del Grupo de trabajo 1 indicó que existían vínculos entre las recomendaciones de los Grupos de trabajo 2 y 3 relativas a los planes de acción. Apoyaba la adopción del requisito de que, en la medida de lo posible, todos los Estados presentaran a la OACI sus planes de acción, notificando su uso de las diversas medidas propuestas y puestas a su alcance, por intermedio de la labor del Grupo de trabajo 2 o la aplicación de la Circular 303 u otra combinación, lo que reforzaría la futura imagen de la OACI en el sentido de que seguía cumpliendo su mandato de reducir las repercusiones de la aviación en el cambio climático.

50. La presidenta del Grupo de trabajo 1 propuso que el GIACC analizara la posibilidad y la manera de situar a la aviación internacional en el mecanismo de desarrollo limpio (MDL) de la CMNUCC. Recordó que el Grupo de trabajo 1 había recomendado que la OACI y sus Estados miembros trataran de ampliar el MDL para abarcar las inversiones en los proyectos de aviación internacional en los países en desarrollo (véase la nota WP/2, párrafo 25). Además, el Grupo de trabajo 2 había propuesto la aplicación del MDL para proporcionar asistencia a tales proyectos en los países en desarrollo (véase la nota WP/3, sección 4). Indicó que éste constituía uno de los elementos más prácticos respecto al cual el GIACC podría lograr progreso para satisfacer las necesidades de los países en desarrollo.

51. Reiterando la importancia de determinar si podían lograrse las metas a las que se aspira a escala mundial, un miembro destacó la necesidad de recopilar datos, en particular los relativos al consumo de combustible. Indicó, no obstante, que los informes sobre tráfico presentados al Consejo de la OACI por las líneas aéreas internacionales en el marco del Artículo 67 del Convenio de Chicago abarcaban los datos sobre consumo de combustible, por lo que no era necesario que los Estados los recopilaran.

52. En respuesta a una pregunta del presidente de GIACC/3 relativa al papel de la OACI en la recopilación de datos, el secretario del GIACC indicó que dicha recopilación de datos constituía una función apropiada de la Secretaría, por intermedio de la Sección de análisis económicos y bases de datos (EAD), en estrecha coordinación con el Grupo para el medio ambiente (ENV). Consideraba que el papel del CAEP no consistía en recopilar datos sino en interpretarlos a nivel técnico. El presidente de GIACC/3 indicó que convendría que el grupo solicitara a la Secretaría que proporcionara información a su próxima reunión sobre la recopilación de datos que podría llevarse a cabo para satisfacer las metas a las que se aspira a escala mundial (RTK y consumo de combustible), teniendo presente la necesidad de abarcar el tráfico regular y no regular. El secretario del GIACC recordó que el tema se examinaría en la futura reunión del Grupo de expertos sobre estadísticas (STAP).

53. Un miembro convino en que la notificación no se prestaba a deliberaciones CBDR, al menos en menor medida que otras actividades que se habían analizado y destacó que la OACI intervenía

por este motivo: se trataba de la manera más fácil de recopilar datos universales, aunque no era siempre satisfactoria la proporción de respuestas a sus solicitudes de datos. Señaló, al respecto, que la Secretaría podría hallar maneras de mejorar dicha proporción de respuestas. Consideraba que la recopilación de datos por la OACI era mejor que el método recomendado de que los Estados del Anexo I presenten informes a la OACI anualmente de manera obligatoria y que los demás Estados lo hicieran de manera voluntaria, dado que este modo de proceder no produciría una gama de los datos suficientemente perfeccionados que se necesitan para evaluar el progreso en materia de reducción de emisiones. Se oponía a que únicamente los principales veinte o treinta países de la aviación internacional notificaran sus datos porque sería entonces la primera vez en que el GIACC se alejaría del concepto de responsabilidad mundial y colectiva, remitiendo dicha responsabilidad únicamente a cierto número de países desarrollados. Indicó que, de nuevo, el GIACC carecería de una visión universal de los datos que le eran tan necesarios. Propuso que la Secretaría presentara una nota en la reunión GIACC/4 indicando la mejor manera de ampliar el formulario adjunto a la comunicación 08/44 para abarcar los datos necesarios sobre consumo de combustible, lo que permitiría a la OACI obtener el mayor volumen de datos posible.

54. Un miembro indicó que la labor del GIACC tenía carácter sucesivo y no concurrente y compartía la opinión expresada de que el grupo debió haber establecido las metas a las que se aspira a escala mundial antes de examinar las medidas propuestas para alcanzarlas. Indicó que la notificación relativa a la aplicación de las medidas no era complicada dado que la OACI contaba ya con un mecanismo de notificación, que, de ser necesario, podría perfeccionarse. Propuso que la OACI vigilara el progreso en la aplicación de cada medida adoptada a fin de alcanzar su objetivo a largo plazo. El presidente de GIACC/3 aclaró que la OACI vigilaría los resultados de la aplicación de las medidas y no cada uno de los medios utilizados. La notificación propuesta se relacionaba con el combustible total consumido y el total de RTK efectuadas. Dicha información era importante para vigilar el progreso respecto a la meta a la que se aspira a escala mundial. A su juicio, la propuesta del Grupo de trabajo 3 no abarcaba, al menos inicialmente, la idea de distribuir la vigilancia respecto a cada una de las medidas que un Estado podría adoptar. El presidente del Grupo de trabajo 3 confirmó que se tenía la intención de vigilar los resultados reales más bien que las medidas adoptadas para lograrlos.

55. Un miembro señaló que la OACI debería tener en cuenta los datos que ya existían en lugar de crear nuevas colecciones de datos que tal vez no fuesen necesarias.

56. La Secretaría aclaró algunos de los puntos suscitados y recordó que el Formulario A existía desde 1946. Se contaba con un mecanismo completo de recopilación de datos, así como otro de verificación y validación, que formaban parte de la base de datos estadísticos integrada. Los datos abarcaban tráfico regular y no regular, incluidos todos los servicios de carga – 95% del tráfico total. La notificación era uniforme porque el formulario utilizado era tan viejo que los transportistas conocían las definiciones utilizadas. La Secretaría indicó que los datos RTK se remitían a la OACI desde hace mucho tiempo y añadió que la Organización publicaba la clasificación por Estado. Por lo tanto, se contaba ya con un mecanismo, a saber, la mencionada base de datos. Además, los datos se difundían en el mundo entero.

57. La Secretaría indicó que, no obstante, los datos de la Organización sobre consumo de combustible no eran completos y que se tenía la intención de presentar una nota sobre la recopilación de tales datos al mencionado Grupo de expertos sobre estadística. La EAD trabajaría en estrecha coordinación con el ENV sobre los requisitos del GIACC o de cualquier futuro grupo. La Secretaría añadió que podría constituir una opción para recopilar datos sobre consumo de combustible incorporándolos al formulario de notificación habitual por intermedio del Grupo de expertos sobre estadística, en lugar de obtener los mencionados datos mediante una comunicación a los Estados. Se subrayó que la base de datos estadísticos integrada abarcaba el 21% del tráfico total que no cubría la IATA – una ventaja notable. Los datos ya se entregaban al CAEP para su amplia labor de establecimiento de modelos. El grupo podría examinar la recopilación de datos sobre consumo de combustible, si existiese una deficiencia importante de datos, así como las ventajas e inconvenientes de una comunicación a los

Estados respecto a un mecanismo regular de recopilación por intermedio del Grupo de expertos sobre estadística.

58. El presidente de GIACC/3 indicó que algunos miembros habían destacado la necesidad de la diferenciación propuesta entre los Estados al tratarse de notificar la implantación de medidas, puesto que dicha notificación se proporcionaba esencialmente en el marco del Artículo 67 del Convenio de Chicago. También habían indicado que se había enviado la comunicación 08/44 de fecha 27 de mayo de 2008 para solicitar los datos necesarios sobre consumo de combustible. El presidente se preguntaba si era posible resolver los diferentes modos de pensar manifestados en las deliberaciones.

59. El presidente del Grupo de trabajo 3 propuso luego el método siguiente, integrado por dos elementos, para la cuestión de la vigilancia y notificación a la luz de los comentarios formulados y las explicaciones proporcionadas por la Secretaría: los Estados miembros deberían notificar anualmente a la OACI datos sobre consumo de combustible y tráfico, de conformidad con el Artículo 67 del Convenio de Chicago; la OACI proporcionaría, a petición, asistencia y cooperación técnica a los países en desarrollo para la recopilación, procesamiento y difusión de datos. Añadió que esto constituía el elemento CBDR. El GIACC aceptó este método considerándolo muy útil para progresar.

60. La C/ENV, que es también secretaria del CAEP, señaló que la Secretaría ha estado proporcionando asistencia a los Estados para la notificación de emisiones desde hace mucho tiempo. Por consiguiente, la Secretaría tenía evidentemente un papel que desempeñar al respecto. Indicó, además, que el CAEP estaba preparando orientación sobre recopilación, verificación y notificación de emisiones. Señaló, sin embargo, que la manera en que se recopilaban los datos por intermedio de la EAD de la OACI no era exactamente la manera en que la CMNUCC exigía que se presentaran para su proceso e insistió en que era, por consiguiente, muy importante examinar esta cuestión desde una perspectiva más amplia a fin de evitar que se sobrecargue a los Estados al imponer requisitos de notificación diferentes de los mismos datos para organizaciones diferentes.

61. Luego, refiriéndose a la presentación que había hecho la víspera, la C/ENV reiteró que correspondía a la OACI un papel en la recopilación de datos, vigilancia y suministro de asistencia para la notificación. Era necesario aclarar, sin embargo, si la OACI sería la fuente de información para la CMNUCC sobre emisiones de la aviación internacional, presentando notificación al respecto en nombre de sus Estados miembros o si cada uno de estos últimos debía notificar a la CMNUCC sus respectivas emisiones de la aviación internacional. Destacó la importancia de tener en cuenta en esta deliberación la necesidad de no sobrecargar a los Estados miembros. Añadió que los modelos utilizados en el CAEP para verificar la calidad de sus datos serían muy útiles para la vigilancia y verificación. Convino en la necesidad de apoyar a los Estados para la notificación de datos y destacó que la OACI no podría nunca contar con un conjunto fiable de datos a menos que proporcionara la mencionada asistencia.

62. Un miembro declaró que el mandato de la OACI en el marco del Artículo 2.2 del Protocolo de Kyoto excluía toda forma de notificación directa por los Estados a la CMNUCC de sus emisiones de la aviación internacional puesto que dicha información debía pasar por la OACI. Los Estados deberían notificar directamente a la CMNUCC únicamente sus emisiones de la aviación interna. La C/ENV aclaró que, de conformidad con las directrices emitidas por el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC), los Estados notificaban directamente a la CMNUCC sus emisiones de aviación interna e internacional, pero como categorías diferentes.

63. En respuesta a una pregunta, la Secretaría informó que la OACI ya proporcionaba asistencia regular a los Estados para la recopilación y análisis de datos. Cada año se celebraban seminarios al respecto. Además, se ofrecía a los Estados, a petición, instrucción en el empleo en la Sede de la OACI. Era posible ampliar estos mecanismos, según las necesidades y la disponibilidad de fondos.

64. El presidente de GIACC/3 resumió las deliberaciones e indicó que se apoyaba firmemente el enfoque de dos elementos propuesto por el presidente del Grupo de trabajo 3, según el cual los Estados miembros deberían notificar anualmente a la OACI datos sobre consumo de combustible y tráfico, de conformidad con el Artículo 67 del Convenio de Chicago, y la OACI proporcionaría, a petición, asistencia y cooperación técnica a los países en desarrollo para la recopilación, procesamiento y difusión de datos. El presidente de GIACC/3 indicó que dicha asistencia aumentaría el volumen de respuestas para la notificación de datos. Añadió que el grupo había convenido en solicitar a la Secretaría que informara a la reunión GIACC/4 sobre la manera en que podría ampliarse o mejorarse el mecanismo actual de recopilación de datos para apoyar la vigilancia del progreso logrado respecto a las metas a las que se aspira a escala mundial, teniendo en cuenta los datos disponibles de otras fuentes, incluida la industria de la aviación. Subrayó la necesidad de tener en cuenta el alcance de los requisitos de la CMNUCC para evitar, lo más posible, toda duplicación al respecto.

65. El presidente de GIACC/3 agradeció, luego, a los presidentes de los Grupos de trabajo 1, 2 y 3, así como a las personas que han contribuido a dichos grupos de trabajo, su excelente labor.

Examen del proyecto de informe sobre las deliberaciones del día 1, preparado por el presidente

66. El presidente de GIACC/3 propuso que, a raíz de un comentario recibido de la secretaria del CAEP, se revisara el proyecto de resumen de las deliberaciones del día 1 para indicar que sería importante que en la reunión COP15 de la CMNUCC (Copenhague, diciembre de 2009), la OACI y los Estados presentaran eficazmente y de la manera que juzgaran necesaria, la labor del GIACC y los logros de la industria de la aviación. También propuso que se enmendara el párrafo 6 para indicar que el CAEP informaría sobre los análisis de los objetivos ambientales correspondientes a 2012, 2020 y 2025, así como una hipótesis para 2050. Indicó que incumbía a la American Society for Testing and Materials (ASTM) elaborar normas sobre emisiones y propuso que se suprimiera del último apartado del párrafo c) la frase “y examinar la elaboración de normas relativas a los combustibles alternativos y su uso en los motores de las aeronaves”. Añadió que consultaría a la secretaria del CAEP sobre la redacción de dicho apartado. El grupo aceptó estas propuestas, quedando entendido que se distribuiría el texto revisado del proyecto de resumen de las deliberaciones.

Cuestión 1 del orden del día: Asuntos administrativos

Programación de la reunión GIACC/4

67. Un miembro expresó su inquietud de que las fechas de la reunión GIACC/4 (1-3 de junio de 2009) coincidían con las de una importante reunión preparatoria de los órganos subsidiarios de la CMNUCC (1-12 de junio de 2009) y preguntó si la reunión GIACC/4 podría aplazarse a finales de junio o principios de julio de 2009. Se indicó que la C/ENV, que es también secretaria del CAEP, asistiría a dicha reunión de la CMNUCC.

68. El Presidente del Consejo indicó que examinaría las fechas de la reunión GIACC/4 y destacó que se tenía la intención de presentar un informe sobre los resultados de la misma al Consejo durante su 187º período de sesiones (8 de junio - 3 de julio de 2009). Añadió que las fechas de la reunión GIACC/4 no coincidirían con las de otras reuniones de la OACI, dado que esto daría lugar a costos adicionales para suministrar servicios de interpretación.