



**NOTA DE ESTUDIO**

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

**TERCERA REUNIÓN**

**Montreal, 17 - 19 de febrero de 2009**

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

**REUNIONES RECIENTES DE OTROS ÓRGANOS DE LAS NACIONES UNIDAS**

(Nota presentada por la Secretaría)

**1. INTRODUCCIÓN**

1.1 Desde la segunda reunión del GIACC, y como parte de la “hoja de ruta” de Bali, diversos organismos de las Naciones Unidas celebraron reuniones importantes sobre medio ambiente que pueden repercutir en el trabajo de la OACI para la protección del medio ambiente y la aviación. En esta nota se presenta información sobre las novedades recientes, incluidos los resultados de las Conversaciones de Accra y la Conferencia de Poznan sobre Cambio Climático en el contexto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), del 58º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC58) de la Organización Marítima Internacional (OMI) y de las actividades el Grupo de Gestión Ambiental (EMG) del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA).

**2. PROCESO DE LA CONVENCIÓN MARCO DE LAS NACIONES UNIDAS  
SOBRE EL CAMBIO CLIMÁTICO (CMNUCC) EN 2008**

2.1 La CMNUCC celebró cuatro reuniones sobre cambio climático en 2008, en preparación para la COP15: las Charlas sobre cambio climático de Bangkok (marzo/abril), Bonn (junio) y Accra (agosto) y la Conferencia sobre cambio climático de Poznan – COP14 (diciembre). Los resultados de las reuniones de Bangkok y de Bonn se presentaron en la segunda reunión del GIACC, en la nota GIACC/2-WP/3.

**2.2 Las Conversaciones de Accra sobre el Cambio Climático**

2.2.1 La reunión de Accra tuvo lugar en Accra, Ghana, del 21 al 27 de agosto e incluyó el tercer período de sesiones del Grupo de Trabajo Especial sobre la cooperación a largo plazo en el marco de la Convención (GTECLP) y la finalización de la parte 1 del sexto período de sesiones del Grupo de Trabajo Especial sobre los nuevos compromisos de las partes en el Anexo I con arreglo al Protocolo de Kyoto (GTE-PK).

2.2.2 En la reunión (en particular, durante las deliberaciones del GTECLP), se puso de relieve la necesidad de lograr que los Estados en desarrollo se comprometieran de alguna manera a reducir los niveles de contaminación. Esa cuestión produjo una división entre los países que se inclinaban por redactar un nuevo acuerdo sobre cambio climático. En las deliberaciones del GTECLP, la atención estuvo puesta principalmente en la reducción de las emisiones ocasionadas por la deforestación y en las acciones resultantes de un enfoque cooperativo de los diversos sectores y de sectores específicos, el llamado “enfoque sectorial”. La reunión de Accra dejó en claro que los enfoques sectoriales no implicaban establecer objetivos obligatorios. Los debates también giraron en torno a la necesidad de una transferencia de recursos financieros y tecnológicos para la mitigación y la adaptación. Cabe destacar que algunas partes mencionaron a la aviación como ejemplo de fuente de ingresos para la aplicación de esas medidas. Los gobiernos solicitaron al Presidente del GTECLP que compilara las propuestas para establecer una base para el debate en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, que tendría lugar en Poznan, en diciembre (la nota de la “Asamblea”).

2.2.3 La Secretaría de la OACI, en cooperación con la industria aeroespacial (ICCAIA), las líneas aéreas (IATA) y los proveedores de servicios de navegación aérea (CANSO) celebraron un encuentro paralelo titulado “Acciones de la aviación e iniciativas sobre el cambio climático”. Se presentó información sobre los logros principales y la labor en curso para mitigar las emisiones de la aviación internacional, tanto desde el punto de vista tecnológico como operacional. La OACI también presentó en las reuniones información sobre el desarrollo de la calculadora de carbono de la OACI y sobre los resultados de la segunda reunión del GIACC y del Taller de la OACI sobre aviación y mercados de carbono.

### 2.3 Conferencia de Poznan sobre el Cambio Climático

2.3.1 El 14º período de sesiones de la Conferencia de las Partes en la Convención sobre el Cambio Climático (COP14) se celebró simultáneamente con la cuarta Conferencia de las Partes en el Protocolo de Kyoto (CMP4) en Poznan, Polonia, del 1 al 13 de diciembre de 2008. También tuvieron lugar, en el marco de la Conferencia, el 29º período de sesiones de los dos órganos subsidiarios de la Convención: el Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico y Tecnológico (OSACT) y el Órgano Subsidiario de Ejecución (OSE), el cuarto período de sesiones del GTECLP y la segunda parte del sexto período de sesiones del GTE-PK. La OACI preparó dos presentaciones escritas para el GTECLP, sobre “Visión compartida” y “Avance tecnológico”, y cuatro declaraciones dirigidas a los órganos subsidiarios y a la parte de alto nivel de la reunión COP (véase [www.icao.int/icao/en/env/statements.htm](http://www.icao.int/icao/en/env/statements.htm)).

2.3.2 En Poznan, el énfasis estuvo puesto en la cooperación a largo plazo y en el período posterior a 2012, fecha en la que terminaría el primer período de compromiso del Protocolo de Kyoto. Además del programa de trabajo sobre transferencia de tecnología, el único resultado concreto de la conferencia de Poznan fue la puesta en marcha del Fondo de adaptación, que permitió el acceso a la financiación a tres tipos de entes (entidades de ejecución, entidades nacionales acreditadas y el acceso directo de las partes). Se espera que el Fondo comience a financiar proyectos y programas de adaptación en países en desarrollo durante el próximo año.

2.3.3 Un encuentro clave que tuvo lugar durante la Conferencia fue la mesa redonda de ministros sobre una visión compartida de las acciones para la cooperación a largo plazo sobre el cambio climático. Los ministros manifestaron su compromiso con la intención de que en Copenhague se llegara a un acuerdo integral y ambicioso que todos puedan ratificar.

2.3.4 Al igual que en la reunión de Accra, la aviación no fue el tema central del orden del día, aunque el OSACT, el GTECLP y el GTE-PK abordaron la cuestión de los combustibles utilizados en la aviación. Un resultado importante de la Conferencia fue la publicación de los datos del inventario de gases de efecto invernadero para el período 1990-2006, que reflejó, entre otras cosas, que las emisiones

de la aviación internacional se incrementaron en un 65,9% en los países del Anexo I (tomando como base la compra de combustible). En el caso del transporte marítimo, el aumento notificado fue del 18,4%.

2.3.5 La “Nota de Asamblea” que preparó el presidente del GTECLP incluye las propuestas presentadas por las Partes sobre los elementos contenidos en el párrafo 1 del Plan de acción de Bali, y recoge además las ideas y propuestas de la OACI y de otras organizaciones acreditadas. Se aprobó un proyecto de decisión de la COP en el que acoge con beneplácito ese documento y confirma que el mismo servirá de base para la labor de 2009.

2.3.6 Se dedicó mucho tiempo a la “visión compartida para una cooperación a largo plazo”. En Poznan pareció surgir la noción común de que “una visión compartida” incluye una meta global para la reducción de emisiones y abarca todos los elementos clave que constituyen el Plan de acción: mitigación, adaptación, tecnología y financiación. Se avanzó en el concepto de medir, notificar y verificar (MRV) y seguir adelante con la idea de crear un registro de las medidas de mitigación apropiadas para el contexto nacional de los países en desarrollo.

2.3.7 El GTE-PK se centró en un debate estratégico de todas las cuestiones clave de su orden del día y del programa de trabajo de 2009 con miras a convenir en medidas adicionales necesarias para finalizar en Copenhague un acuerdo sobre los compromisos de los países del Anexo I a partir de 2012. Una de las cuestiones principales fue el análisis de las consecuencias sociales, incluidos los efectos secundarios, de los instrumentos, políticas, medidas y metodologías a disposición de las Partes en el Anexo I. Es ésta una cuestión de particular interés para la aviación, puesto que las medidas que se tomen para mitigar las emisiones de la aviación podrían tener efectos negativos en los países en desarrollo. Entre sus conclusiones, el GTE-PK reconoció que podría haber consecuencias, tanto negativas como positivas; estimó que esas posibles consecuencias tendrían diferente impacto en las distintas Partes y que debería prestarse atención a las consecuencias negativas en los países en desarrollo; observó que las Partes seguirían examinando esas cuestiones en el taller mencionado en su programa de trabajo para 2009.

2.3.8 Se manifestó la expectativa de que se tomara una decisión clara sobre la magnitud total de la reducción de las emisiones de los países industrializados en el mediano plazo. No obstante, la conclusión sólo reflejó el consenso en cuanto a que los nuevos compromisos de los países del Anexo I deberían traducirse “principalmente” en objetivos cuantificados de limitación y reducción de emisiones.

2.3.9 Tal como había acordado en su período de sesiones previo en Bonn, el OSACT (SBSTA29) tomó nota de la información recibida de las Secretarías de la OACI y de la OMI sobre su labor en curso relativa a las emisiones provenientes del combustible utilizado para la aviación internacional y el transporte marítimo, y las opiniones expresadas por las Partes respecto de esa información. El OSACT invitó a las Secretarías de la OACI y de la OMI a que, en los períodos de sesiones futuros del órgano subsidiario, presentaran informes sobre los resultados de su labor relativa a esa cuestión.

2.3.10 Si bien se lograron avances en la conferencia de Poznan, no se produjeron novedades significativas, y los negociadores sólo disponen de menos de un año para sus conversaciones antes del plazo crítico de la COP15. El orden del día fue extraordinariamente nutrido: seis órganos consideraron más de 90 cuestiones y subcuestiones. Los procedimientos administrativos vigentes dificultaron mucho a la OACI el suministro de información al proceso de la CMNUCC. Además, la COP14 tuvo lugar en un momento muy crítico en el contexto económico y político mundial (las elecciones en los EE.UU., el paquete de medidas sobre el cambio climático de la UE). Muchos de esos factores influyeron en los debates, generando bajas expectativas; no obstante, en diversas declaraciones de alto nivel, se indicó que la crisis financiera no demoraría la acción y que podrían promoverse el cambio mediante el uso de tecnologías más limpias, combustibles alternativos y medidas de mitigación innovadoras.

2.3.11 Además del tratamiento de un orden del día muy nutrido por parte de los órganos de la CMNUCC, en la Conferencia de Poznan hubo un gran número de encuentros paralelos y oportunidades para otras reuniones. Cabe destacar los siguientes encuentros:

- a) una reunión oficiosa entre la OMI y la OACI para actualizar información e incrementar la cooperación entre ambas organizaciones (la OMI realizó además otro encuentro sobre emisiones marítimas);
- b) dos reuniones de la UE relacionadas con la aviación internacional:
  - *Evaluación europea de los impactos del transporte en el cambio climático y en la destrucción de la capa de ozono*; y
  - *La aviación en el Régimen de comercio de derechos de emisión de la Unión Europea*: en la que se criticó la actuación de la OACI respecto del cambio climático, en particular en los comentarios introductorios de un Miembro del Parlamento Europeo (MPE) (discurso disponible en inglés únicamente en: [http://ec.europa.eu/environment/climat/pdf/poznan/speech\\_liese.pdf](http://ec.europa.eu/environment/climat/pdf/poznan/speech_liese.pdf));
- c) una reunión paralela con miembros del Parlamento Europeo para analizar los avances en cuanto a la mitigación de las emisiones de la aviación internacional; y
- d) una reunión de funcionarios superiores del Grupo de Gestión Ambiental, a la que asistieron 30 organismos y órganos de la ONU para analizar, entre otros temas, la iniciativa de neutralidad climática de las naciones Unidas. La reunión acogió con beneplácito la calculadora de emisiones de carbono de la aviación, creada por la OACI, e invitó a la OACI a seguir desarrollando una interfaz para uso de la ONU. La reunión señaló la incertidumbre respecto de los efectos de las emisiones de la aviación distintas de las de CO<sub>2</sub> en el cambio climático e invitó a la OACI y al PNUMA a convocar una reunión para proporcionar más orientaciones sobre esa cuestión.

## 2.4 Próximos pasos

2.4.1 La reunión de Poznan señaló la mitad del camino, según se estableció en el Plan de acción de Bali (diciembre de 2007), hacia el logro de un acuerdo y la adopción de una decisión en la COP15 (diciembre de 2009) sobre la aplicación plena, eficaz y duradera del Convenio. El próximo encuentro importante de la CMNUCC tendrá lugar del 29 de marzo al 8 de abril en Bonn, Alemania. Los gobiernos han expresado su claro compromiso de abocarse activamente a las negociaciones durante 2009 para dar forma a una respuesta internacional ambiciosa y eficaz frente al cambio climático, que se plasmará en un acuerdo en Copenhague a finales de 2009. Las Partes acordaron que el primer proyecto de un texto concreto para la negociación debería estar disponible para la reunión de la CMNUCC en Bonn, en junio de 2009. En el Apéndice A, se adjunta un calendario de las próximas actividades.

## 3. 58° PERÍODO DE SESIONES DEL COMITÉ DE PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO DE LA OMI (MEPC 58)

3.1 El 58° período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) de la OMI tuvo lugar en Londres, del 6 al 10 de octubre de 2008. El CPMM avanzó en la elaboración de: medidas técnicas y operacionales para mitigar las emisiones de GEI provenientes de los buques, incluida la creación de un índice de eficiencia energética del diseño, para buques nuevos, y un índice de eficiencia energética operacional, con orientaciones específicas para ambos, un plan de gestión de la eficiencia

apropiado a todos los buques, y un código voluntario sobre las mejores prácticas en cuanto a la eficiencia energética de las operaciones de los buques. Los resultados de las sesiones del Comité pueden consultarse en el Apéndice B. Se continuará trabajando en la limitación y reducción de los GEI provenientes de los buques durante una reunión que se realizará entre períodos de sesiones, a principios de 2009, y cuyos resultados se presentarán en el MEPC 59, en julio de 2009. El calendario de actividades de la OMI relativas a las emisiones correspondiente a 2009 se adjunta como Apéndice C.

3.2 La OMI enfrenta las mismas dificultades que surgen en los debates de la OACI respecto del principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas (CBDR). Se ha logrado una cooperación más estrecha entre la OACI y la OMI, y se prevé una mayor coordinación, en preparación para la COP15.

#### 4. CONCLUSIONES

4.1 Todavía no es claro el rumbo futuro en cuanto a las emisiones de la aviación internacional en el proceso de la CMNUCC. Algunas partes en este foro siguen considerando que la OACI no está realizando las acciones necesarias para que se reduzcan las emisiones de la aviación internacional.

4.2 Con las deliberaciones del GTECLP sobre una “visión compartida”, se ha abierto una oportunidad para la propuesta sobre cómo tratar mejor la cuestión de la aviación. La inclusión de todos los elementos esenciales es positiva y abre un espacio para las propuestas de la OACI. El GIACC también debería tener presente los debates sobre el uso de la aviación para financiar las acciones de mitigación del cambio climático y los posibles conflictos entre esas propuestas y el marco jurídico de la OACI en cuanto a derechos e impuestos.

4.3 El tiempo que queda hasta la COP15 es limitado. Es urgente la necesidad de definir el Programa de acción de la OACI sobre la aviación internacional y el cambio climático. El cronograma de trabajo previsto para el GIACC permitiría que ese programa se considerara en la Reunión de alto nivel sobre la aviación internacional y el cambio climático de la OACI, de modo que la Organización pueda demostrar su liderazgo definiendo soluciones concretas frente a las emisiones de la aviación internacional, dentro del proceso de la CMNUCC.

#### 5. MEDIDAS PROPUESTAS AL GIACC

5.1 Se invita al GIACC a:

- a) tomar nota de la importancia de la coordinación nacional para que los Estados expresen posturas uniformes en el proceso de la CMNUCC y ante la OACI;
- b) tomar nota de los avances de la OMI y de la necesidad de aumentar la cooperación con la OMI para el desarrollo de posibles estrategias comunes para la COP15; y
- c) reafirmar la importancia y la urgencia de demostrar el papel de liderazgo de la OACI en la mitigación de las emisiones de GEI formulando propuestas concretas sobre el programa de acción de la OACI en relación con la COP15.

-----

**APPENDIX A**  
**UNFCCC MEETINGS IN 2009**

<b>DATE</b>	<b>MEETING</b>	<b>VENUE</b>
29 March to 8 April	<b>AWG-KP7 and AWG-LCA5</b>  Seventh session of the AWG-KP and fifth session of the AWG-LCA	Bonn
1 to 12 June	<b>SB30, AWG-KP8 and AWG-LCA6</b>  Thirtieth sessions of the UNFCCC Convention subsidiary bodies - SBSTA and SBI, eighth session of the AWG-KP and the sixth session of the AWG-LCA	Bonn
August/September	<b>AWG-KP9 and AWG-LCA7</b>  Ninth session of the AWG-KP and the seventh session of the AWG-LCA	at a venue to be determined
7 to 18 December	<b>COP15 and CMP5</b>  Fifteenth session of the Conference of the Parties (COP), and Fifth session Conference of the Parties serving as the meeting of the Parties to the Kyoto Protocol (CMP), and sessions of the Subsidiary Bodies	Copenhagen, Denmark

-----

## APPENDIX B

### INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO) RESULTS OF MEPC 58 PREVENTION OF AIR POLLUTION FROM SHIPS<sup>1</sup>

#### “Reduction of greenhouse gas emissions from ships

1 MEPC 58 considered follow-up actions to resolution A.963(23) on “IMO policies and practices related to reduction of greenhouse gas emissions from ships”, including progress made in line with the “Work plan to identify and develop the mechanisms needed to achieve the limitation or reduction of CO<sub>2</sub> emissions from international shipping”.

2 The Committee considered the outcome of the intersessional GHG Working Group meeting held in Oslo, Norway in June 2008 (GHG-WG 1), general comments thereon and other documents on application of measures and matters of principle and policy. MEPC 58 thanked the Government of Norway for its generosity and hard work in organizing the meeting, as well as for its warm hospitality. Without the intersessional meeting, the Committee would not be in a position to further advance the GHG issues at the present session and, although some points under discussion could not be finalized due to lack of time, further progress could be made due to all the delegates who, through hard work and tireless dedication, had contributed to the success of the meeting.

3 During the debate on application of measures and matters of principle and policy, many delegations spoke in favour of the principle of common but differentiated responsibility (CBDR) under the UNFCCC. In their view, any mandatory regime aiming at reducing GHG emissions from ships in international trade should be applicable to developed countries listed in Annex I of the UNFCCC only. Many other delegations expressed the opinion that, given the global mandate of IMO, as regards safety of ships and the protection of the marine and atmospheric environment from all sources of ship pollution, including emissions, the IMO regulatory framework on GHG emissions should be applicable to all ships, irrespective of the flags they fly.

4 The Committee noted with appreciation a summary of the main findings of Phase 1 of the updated 2000 IMO Study on GHG emissions from ships, in particular that:

1. CO<sub>2</sub> emissions from international shipping had been estimated both from activity data and from international fuel statistics and it was concluded that the activity-based estimates with use of detailed activity data (for different ship sizes and types) gave a better prediction of global fuel consumption and CO<sub>2</sub> emissions than fuel statistics due to apparent under-reporting of marine bunker sales;
2. the consensus estimate for 2007 CO<sub>2</sub> emissions from international shipping amounts to 843 million tonnes which represents about 2.7% of the global total anthropogenic CO<sub>2</sub> emissions; and
3. future emissions from international shipping had been estimated based on global developments outlined by the Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC). Assuming that there were no explicit regulations on CO<sub>2</sub> emissions from ships, CO<sub>2</sub> emissions were predicted to increase by a factor of 2.4 to 3.0 by 2050. For 2020, the increases ranged from a factor of 1.1 to 1.3. These predictions took into account

---

<sup>1</sup> This information on the result of GHG discussions during the 58th Session of the Marine Environmental Protection Committee (MEPC 58) was received from IMO.

significant efficiency improvements resulting from expected long-term increases in energy prices.

5 The Committee also noted with appreciation the information by the delegation of Japan that the Japanese Shipowners Association had made a donation of US\$100,000 as a contribution to the funding of the Study and any follow-up work.

6 The Committee maintained its momentum and made substantive progress in developing technical and operational measures to address GHG emissions from ships, including:

1. development of the Energy Efficiency Design Index (EEDI) for new ships and approved the usage of the interim Guidelines on the method of calculation for trial purposes with a view to further refinement and improvement. MEPC 58 invited delegations and industry observers to disseminate the Interim Guidelines on the EEDI to the maritime community at large, so that adequate experience could be gained on its adequacy as a tool to improve energy efficiency for new ships;
2. continued review of the Energy Efficiency Operational Index (MEPC/Cir.471) but was unable to finalize the work due to time constraint and established an intersessional correspondence group co-ordinated by Japan to further advance the work with a view to finalization at MEPC 59; and
3. further development of the basis for a Management Tool and Guidance on best practices for fuel-efficient operation of ships and agreed that the Guidance text had been finalized and could be used in conjunction with the ship's Energy Efficiency Management Plan under consideration by the Committee.

7 The Committee approved the holding of an intersessional meeting of the GHG Working Group back-to-back with BLG 13, from 9 to 13 March 2009, to carry out further necessary work in accordance with the GHG work plan which culminates at MEPC 59 that is expected to adopt a package of technical and operational measures intended to enhance the energy efficiency in ship design and operation.

8 The Committee held a considerable debate on possible introduction of market-based measures to control GHG emissions from ships as called for by resolution A.963(23). A number of delegations opposed the development of any market-based measures as long as the issue of CBDR was not resolved in full recognition of article 2.2 of the Kyoto Protocol. In any case, in the view of those delegations, the matter could not be settled until after COP15 in December 2009. Other delegations were of the view that, notwithstanding several interesting proposals before the Committee at the current session on market-based measures, the issue was still at a preliminary stage and further information and studies were needed before the Committee could reach an informed decision on such a highly complex matter.

9 It was recognized that further submissions addressing all matters pertaining to market-based measures, including their feasibility, were needed to enable the Committee to hold an in-depth discussion and it was agreed to dedicate enough time to do this MEPC 59. The Committee, therefore, requested delegations to provide as much information as possible to MEPC 59 with a view to facilitating a more focused debate at that session.

10 The Committee noted that a number of documents had not been introduced and others not thoroughly considered due to time constraint and agreed to keep them in abeyance for consideration at MEPC 59 as appropriate.”



## APPENDIX C

### IMO EMISSIONS ACTIVITIES IN 2009<sup>1</sup>

DATE	MEETING
2 to 6 March	<b>Thirteenth session of the Sub-Committee on Bulk Liquids and Gases (BLG 13)</b>  Technical work on guidelines related to prevention of air pollution (SO <sub>x</sub> , NO <sub>x</sub> , VOC)
9 to 13 March	<b>IMO Greenhouse Gas Working Group 2 (GHG-WG 2)</b>  Technical and operational GHG reduction measures (design and operational indices, best practices, energy efficiency management plan)
[8 to 10 July]	<b>[Workshop on market-based GHG reduction instruments]</b>
13 to 17 July	<b>Fifty-ninth session of the Marine Environment Protection Committee (MEPC 59)</b>  Full GHG debate, adoption of a package of technical and operational reduction measures expected, in-depth debate on market-based reduction instruments, decisions on further work/meetings and report to COP 15
[October, as decided by MEPC 59]	<b>[IMO Greenhouse Gas Working Group 3 (GHG-WG 3)]</b>  Further development of market-based reduction instruments
23 November to 4 December <sup>2</sup>	<b>26th Session of the IMO Assembly</b>  GHG debate on the outcome of MEPC 59, possible adoption of new Assembly resolution on GHG policy and practices (to take over for resolution A.963(23))

— END —

---

<sup>1</sup> The two meetings in [square brackets] are not yet confirmed. The holding of the market-based GHG reduction instruments workshop (8 - 10 July) will be decided by the Secretariat shortly, and the holding of GHG-WG 3 (October) will be considered and decided by MEPC 59.

<sup>2</sup> Date tentative