



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

### CUARTA REUNIÓN

(MONTREAL, DEL 25 AL 27 MAYO DE 2009)

### RESUMEN DE DISCUSIONES — SEGUNDA JORNADA

**Tercer punto del orden del día: Planificación de acciones y elementos de política que debe desarrollar el Grupo**

#### **Discusión del informe del Grupo de trabajo para la elaboración de metas (WG4) y presentaciones relacionadas**

1. En respuesta a una pregunta formulada con respecto a las metas globales a las que se debía aspirar a mediano y largo plazo según el Informe del Grupo de trabajo (WP/2), la Copresidente del WG4 observó que la industria proponía más mejoras en cuanto al rendimiento de los combustibles de la flota en servicio. En particular, un promedio de mejora de un 1,5% anual a mediano plazo. Al discutir una meta más ambiciosa, aunque práctica y viable, el WG4 había acordado un 2% como objetivo mínimo, tanto a mediano como a largo plazo. Observó que, aunque existía un precedente histórico de mejora de un 2%, requería una acción sostenida. La Copresidente, que recordó la introducción de nuevas tecnologías durante las décadas de 1970, 1980 y 1990, indicó que existía un compromiso para seguir introduciendo novedades tecnológicas relacionadas con los procedimientos de gestión del tránsito aéreo, la navegación basada en el rendimiento, *etc.* que constituirían una base para el objetivo mínimo del 2% propuesto por el Grupo. Observó que el límite superior del 2,5% a mediano plazo y el 3% a largo plazo eran metas decididamente más ambiciosas, e hizo notar que el motivo por el que se proponían era el interés de algunos países en el avance, la maduración y la comercialización de tecnologías de reducción de emisiones de carbono. Los Estados interesados en implantar dichas tecnologías a través de distintos programas podrían conseguir mejoras de rendimiento del combustible en esos porcentajes. El Grupo había decidido proponer un intervalo de porcentajes en lugar de una meta fija del 2%, a fin de brindar a los Estados la oportunidad de conseguir metas más ambiciosas a través del uso de combustibles alternativos y medidas basadas en criterios de mercado, entre otros mecanismos. La Copresidente continuó explicando que el Grupo estaba de acuerdo en que existía la necesidad de fijar metas globales a las que se debía aspirar a mediano y largo plazo y en las que se debían tener en cuenta las necesidades de los países en desarrollo.

2. A la vez que manifestaba su apoyo al consenso alcanzado con respecto a la solución propuesta por el WG4 ante el difícil problema que plantean las metas, un miembro consultó qué acción se precisaba para pasar de un 2% de mejora en el rendimiento del combustible a corto plazo a un 3% a largo plazo. Manifestó que, cuando volviese de la reunión, su gobierno le preguntaría por qué, si el 3% era factible, no se fijaba como meta a corto plazo (2012) y, si no era factible a corto plazo, qué acciones adicionales se precisaban para alcanzarlo a largo plazo. Tras observar que ya había algunos programas en marcha, como Sesar y NextGen, así como investigaciones en futuras aeronaves, el miembro consultó si el 3% de aumento en rendimiento de los combustibles se obtendría a través de esos programas o si se precisaría algún otro

medio, como los biocombustibles. Señaló que era una lástima que el WG/4 no hubiera podido resolver el dilema de 2020 o 2025 como fecha límite para la implantación de la meta a mediano plazo e hizo hincapié en que había debilitado su propuesta. Aunque no tenía ninguna preferencia y podía apoyar cualquiera de las fechas, preferiría que el GIACC estableciese una fecha límite específica en lugar de un intervalo de fechas de 2020 a 2025 para la meta a mediano plazo. El miembro consultó también cómo se articulaban la meta del 3% de mejora del rendimiento del combustible a largo plazo y el objetivo más ambicioso de alcanzar un crecimiento neutro en carbono. Entendía que la diferencia entre las dos metas se conseguiría a través del uso de biocombustibles y medidas basadas en criterios de mercado.

3. La Copresidente del WG4 recordó que el Grupo de trabajo sugería un intervalo de mejora en el rendimiento del combustible comprendido entre el 2 y el 2,5% a mediano plazo. Hizo notar que los miembros habían considerado que se podía alcanzar un 2%; el objetivo del 2,5% estaba pensado para los Estados que deseaban demostrar mayores aspiraciones implantando nueva tecnología y procedimientos de gestión del tránsito aéreo. No suponía el uso de biocombustibles ni medidas basadas en criterios de mercado. Esos medios se iban a utilizar para alcanzar las metas más ambiciosas. Con respecto a la fecha límite para la implantación de la meta a mediano plazo, la Copresidente indicó que en el Grupo de trabajo había habido interés en alinearse con el proceso de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), en que se había fijado el año 2020 como fecha límite a mediano plazo. También se sugirió 2025 como fecha, debido a la posibilidad de que hubiera Estados que optasen por los objetivos más ambiciosos y porque algunas tecnologías tardarían más en llegar al mercado. El Copresidente, que subrayó que ese problema no se había resuelto en el WG4, indicó que la fecha límite para la implantación podía revisarse después de la decimoquinta reunión de la Conferencia de las Partes (COP15) de la CMNUCC en diciembre de 2009.

4. Un miembro señaló que sería preferible que la OACI indicase claramente qué metas concretas y significativas podía alcanzar el sector aeronáutico dentro del propio límite de la CMNUCC de 2020 para la ejecución a mediano plazo, y que especificase también qué otras metas más ambiciosas podrían alcanzarse si se elegía 2025 como fecha límite.

5. Otro miembro, que afirmó que todas las cifras eran preliminares actualmente, subrayó que no podían confirmarse hasta que se implantaran las metas efectivamente. Consideraba que debía dejarse la puerta abierta a la posibilidad de repasar las cifras y, quizá, de ajustarlas después de 2012, ya que para entonces se sabría al menos si las metas a corto plazo eran realizables. En 2012, el OACI podría decidir qué era capaz de conseguir el sector aeronáutico a mediano plazo, para el año 2020/2025. Si bien el miembro opinaba que 2025 era la fecha límite más apropiada para la ejecución a mediano plazo, ya que proporcionaría a los Estados y a la comunidad aeronáutica internacional unos quince años para el desarrollo y la implantación de nuevas tecnologías, como las relacionadas con la gestión del tránsito aéreo, insistió en que debería mantenerse el margen de 2020/2025 como fecha de las metas a mediano plazo para facilitar el compromiso y el consenso.

6. Un miembro que manifestó su acuerdo sugirió que se incorporase a la redacción la posibilidad de revisar las cifras ante futuros avances, sobre todo progresos tecnológicos, de modo que la Organización estuviera mejor situada para determinar si se podía reducir el consumo de combustible en la medida propuesta. Indicó que la revisión podía llevarse a cabo de acuerdo con lo que se presentó en la comunicación IP/1 (proyecciones sobre emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación global hasta 2050).

7. El Secretario del GIACC estableció después una comparación de los escenarios 1 a 6 (IP/1) del Equipo especial de elaboración de modelos y bases de datos (MODTF) del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP), el Escenario B de Estados Unidos (IP/12) y la propuesta de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) (IP/6) con respecto al consumo de combustible tomando 2006 como año de referencia. Hizo notar que, según estimaciones del MODTF, en 2006 se habrían consumido 187 millones de toneladas de combustible. El Secretario del GIACC recordó que el Escenario 1

(no hacer nada), que es el peor posible, se daría si no se producía ninguna mejora en la tecnología aeronáutica aparte de las ya conseguidas, y si no se obtenían mejoras de las inversiones en comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo, como NextGen y SESAR. El Escenario 6 (perspectiva optimista sobre mejoras tecnológicas y operativas) se situaba en el extremo opuesto: se suponía, además de las últimas iniciativas en comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo, como NextGen y SESAR, una mejora (según una visión optimista) en el consumo de combustibles de un 1,5% anual para todas las aeronaves que se hubieran incorporado a la flota después de 2006 hasta 2036 y mejoras operativas (desde una perspectiva más optimista) de un 3,0, un 6,0 y un 6,0% para 2016, 2026 y 2036, respectivamente. El Secretario del GIACC apuntó que, en el Escenario B de Estados Unidos, se había ajustado la meta a corto plazo para reflejar la desaceleración económica. Hubo una tendencia optimista en las mejoras de las nuevas aeronaves, equivalente a un avance de un 1,5% anual, y un alto nivel de eficiencia operativa en Estados Unidos que se trasladó al ámbito global unos cinco años después; además, el precio del combustible era muy elevado, lo que dio lugar a una reducción de la demanda, ya que se repercutía al consumidor a través del importe del billete. Observó que si se hubiese tomado 2020 como fecha límite para la meta a mediano plazo, en el Escenario 1 del MODTF, la previsión era que el incremento del consumo de combustible fuese del 88% con respecto a 2006; es decir, casi el doble. Con el Escenario 6 del MODTF, aumentaría en un 63%. Según el escenario B de Estados Unidos, la estimación era de un 29%. La IATA proponía un crecimiento neutro en carbono para las líneas aéreas asociadas, aunque no habían acordado una fecha límite (2020 ó 2025).

8. El Secretario del GIACC observó que, en 2050, la cantidad de combustible consumida superaría casi en ocho veces el consumo de combustible de 2006 según el Escenario 1 del MODTF. Observó, sin embargo, que el GIACC estaba de acuerdo en que no era un escenario realista, ya que la evolución era una característica inherente a la industria aeronáutica. En el Escenario 6 (el más optimista), el consumo de combustible equivaldría al triple de la cifra de 2006. En el Escenario B de Estados Unidos, el consumo de combustible aumentaría en un 72%. En este contexto, el Secretario del GIACC recordó que, según la propuesta de la IATA, el sector aeronáutico había previsto reducir en conjunto las emisiones de CO<sub>2</sub> en un 40% para 2050 en comparación con los niveles de 2005.

9. El Secretario del GIACC observó que la comunidad se centraba en reducir la concentración de CO<sub>2</sub> en el entorno e indicó que, a fin de conseguirlo, era necesario que disminuyese la cantidad agregada de CO<sub>2</sub> liberado a la atmósfera desde todas las fuentes. Sin embargo, de las distintas propuestas que había sobre la mesa del GIACC/4, la única que parecía reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> agregadas era la de la IATA, en el período de 2025 a 2050, cuando las líneas aéreas asociadas consiguieran superar el umbral de la neutralidad en carbono para una auténtica reducción de las emisiones. Puso de relieve la importancia de tener presente cómo se relacionaban entre sí los distintos escenarios en función de los resultados previstos.

10. La Copresidente del WG4 afirmó que la comparación era como mezclar peras con manzanas. Mientras que la IATA proponía como objetivo a largo plazo un 50% de reducción en sus emisiones de CO<sub>2</sub> netas en 2050 con respecto a los niveles de 2005, también proponía mejoras en cuanto al rendimiento del combustible en un 1,5% de promedio anual a corto plazo y otro 1,5% de mejora anual como objetivo a mediano plazo; lo que era, de hecho, menos de lo discutido por el WG4 en cualquier supuesto. La comparación realizada por el Secretario hizo parecer que la IATA estaba siendo más ambiciosa que el GIACC, cuando de hecho era lo contrario.

11. El Secretario del GIACC admitió que el escenario de la IATA presentaba otros elementos, además de la tecnología, y recordó que en su ponencia (IP/6) había planteado su percepción de cuándo llegarían al mercado los combustibles alternativos. Subrayó que la actuación con respecto al medio ambiente por parte de la OACI y el sector de la aviación serían evaluados por la comunidad sobre la base de las reducciones de emisiones de gases de efecto invernadero a corto, mediano y largo plazo, independientemente de los medios utilizados para conseguirlos (tecnología, mejoras operativas, efectos de la gestión del tránsito aéreo, *etc.*). El Secretario del GIACC recalcó que, si el GIACC sólo consideraba la tecnología sobre la base de una mejora porcentual anual del rendimiento del combustible, se produciría un considerable aumento de

la cantidad de combustible consumido, a menos (o hasta) que el Grupo tuviera también en cuenta otras actividades, como había hecho la IATA, o asumiese una meta de evolución tecnológica más optimista.

12. Un miembro saludó este enfoque, ya que parecía claro que todas las metas elaboradas por el GIACC se evaluarían tomando como referencia las de la industria, no sólo en la conferencia COP15, sino también en el contexto más amplio de la comunidad aeronáutica internacional y a escala mundial. Mantenía que el Grupo no podía recomendar ninguna meta menos ambiciosa que las que la industria considerase posible implantar, y destacó que, por difícil que pudiera ser, el GIACC debería intentar añadir los elementos que la industria había incorporado en sus escenarios, consistentes en mejoras de rendimiento de combustible, en tecnología y en las operaciones, además de la introducción de combustibles alternativos y de opciones basadas en criterios de mercado, así como determinar si al menos entonces no respondían a las expectativas de la industria.

13. De sus recientes conversaciones con representantes del sector aeronáutico, el Secretario del GIACC observó que deseaban que el proceso del GIACC les permitiera, en cooperación con la OACI, alcanzar sus metas y la neutralidad en carbono. Destacó la necesidad de tener presente, a la hora de debatir las metas globales del GIACC a las que se debía aspirar, que la IATA estaba integrada por 226 líneas aéreas que representaban el 93% de los pasajeros-kilómetros de pago a escala internacional.

14. La Copresidente del WG4 subrayó que el Grupo de trabajo había reconocido que, por sí sola, la mejora de rendimiento del combustible no permitiría lograr un crecimiento neutro en carbono.

15. Un miembro observó que, desde el principio, el GIACC había asumido el reto de demostrar que las metas a las que se debía aspirar que proponía eran tan ambiciosas o más que las de las respectivas industrias de los países miembros. Mantenía que se estaba reduciendo considerablemente la diferencia entre las metas de la IATA y las que el GIACC pudiera proponer, y subrayó la necesidad de ver el texto de la recomendación del Grupo para determinar el grado de consenso. El miembro recalzó que si los datos de rendimiento de los combustibles que manejaba la OACI eran más precisos que los de la IATA, el diferencial que debería cubrirse con medidas basadas en criterios de mercado y biocombustibles sería inferior, ya que se habrían obtenido más logros por la mejora en rendimiento del combustible que lo que había previsto la IATA. Si bien seguía considerando que, a largo plazo, existiría una brecha entre los progresos en rendimiento del combustible y algunas de las metas a largo plazo más ambiciosas, ello no debería disuadir al GIACC de proponer dichos objetivos.

16. Otro miembro, que observó la existencia de un gran desfase entre los distintos datos disponibles y las proyecciones, afirmó que resultaba un poco prematuro decidir qué predicción era más fiable y constituía una base sólida para actuar; se precisaba un estudio más detallado. Hizo notar que a menudo se había afirmado que el GIACC debería adoptar metas más decididas o ambiciosas y puso de relieve que para ello se precisaba una base sólida. El miembro, que estaba de acuerdo con que el Grupo debía concentrarse en los aspectos que se pudieran desarrollar mejor a corto plazo, indicó que en el futuro, cuando las condiciones lo permitieran, podrían adoptarse metas más ambiciosas, realistas y eficaces. Destacó que si el GIACC tomase ahora una decisión relativa a esas metas sin una base científica, no resultaría muy convincente y los distintos gobiernos no la aceptarían.

17. En línea con la alusión de la Copresidente del WG4 de "mezclar peras con manzanas" un miembro recalzó que en la previsión de aumento en un 290% del consumo de combustible para 2050 en el Escenario 6 (perspectiva optimista sobre mejoras tecnológicas y operativas del MODTF) no se tenían en cuenta los efectos de las medidas basadas en criterios de mercado y los biocombustibles. Destacó que los gobiernos eran responsables y deseaban avanzar en la lucha contra el cambio climático y subrayó que se estaban proponiendo cifras ambiciosas. Lo que el GIACC estaba discutiendo era factible y tendría un impacto en el cambio climático global.

18. El miembro afirmó que era un error considerar que la labor de la OACI sería calificada en la COP15 sobre la base del Programa de acción del GIACC, y no lo contrario. La OACI debería revisar su Programa de acción para el sector aeronáutico en función de las medidas económicas adoptadas en la COP15. Aceptó que las metas globales a las que se debía aspirar según el GIACC debían revisarse periódicamente atendiendo a los avances tecnológicos e insistió en que esa idea debía mantenerse en el Programa de acción del Grupo. El miembro apoyó las metas globales a las que se debía aspirar con aumentos del rendimiento del combustible, tal como se proponía en el informe del WG4, y coincidió en la necesidad de hacer pública la existencia de medidas adicionales que pudieran incidir positivamente en las cifras reflejadas en esa comunicación.

**Primer punto del orden del día: Asuntos administrativos****Preparativos de trabajo**

19. A raíz de una petición realizada por el Sr. Yuan Ji (China), el Presidente aceptó que su asesor, el Sr. Guoshun Sun, pudiera participar directamente en la discusión del Grupo acerca del Informe del GIACC.

**Cuarto punto del orden del día: Discusiones sobre las tareas identificadas durante las sesiones previas y la conclusión del proceso presentando un informe al Consejo****Discusión del Informe del GIACC: Examen inicial del Programa de acción recomendado**

20. Después, el Grupo comenzó a estudiar el primer apartado del Informe del GIACC, correspondiente al *resumen del programa de acción recomendado por el GIACC*. Buena parte de ese apartado procedía del documento sobre el avance del proceso GIACC, *A way forward in the GIACC process*, adoptado por consenso en el GIACC/3 (cf. Apéndice A del GIACC/3-SD/3). Se indicó que el WG4 y el WG5 habían preparado un texto que se introduciría en ese primer apartado, así como en el segundo, sobre (*recomendaciones*) y el tercero, de tipo narrativo.

21. El Grupo acordó que el título de la primera sección debería cambiarse a *Programa de acción recomendado por el GIACC*. Durante el examen detallado párrafo por párrafo que siguió, se propusieron numerosos cambios; los más destacados se reflejan a continuación. Las enmiendas sugeridas se sintetizaron posteriormente, en la medida de lo posible, y el Grupo las siguió discutiendo durante el día siguiente.

**Párrafo 1****El GIACC alcanzó un acuerdo general en el sentido de que la OACI y los Estados contratantes deberían esforzarse por limitar o reducir los efectos en el clima de las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación civil internacional.**

El Grupo aceptó que era necesario un párrafo de introducción rotundo y definitivo en el que se reconociese la importancia del problema y se abordase la necesidad de un Programa de acción, así como una redacción más orientada a la acción que tuviera un mayor efecto en la audiencia. También acordó la necesidad de incorporar los principios de no discriminación y responsabilidades comunes pero diferenciadas, a los que se hace referencia en el tercer párrafo, que orientarían la acción para limitar o reducir los efectos de las emisiones de gases de efecto invernadero en la aviación. Se entendió que, si se hacían constar esos principios en el primer párrafo, se obviaría la necesidad de hacer referencia a los mismos en los párrafos siguientes, ya que serían aplicables a todo el texto del Programa de acción. Se sugirieron tres alternativas para la introducción de esos principios: el “reconocimiento”, fórmula utilizada en la Resolución A36-22 de la Asamblea, Apéndice K, Preámbulo 3; “de acuerdo con”, que se considera una fórmula más contundente; y “teniendo en cuenta”, que correspondería a una redacción más orientada al compromiso.

Si bien se sugirió que se incluyese una referencia a que los países desarrollados tomaran la iniciativa en el control de las emisiones (declaración habitual en las acciones para combatir el cambio climático en el seno de la CMNUCC), el Grupo decidió dejar ese texto entre paréntesis, a la vista de las opiniones manifestadas en el sentido de que no debía insertarse, ya que no figuraba en el Apéndice K de la Resolución A36-22 de la Asamblea, y la idea quedaba cubierta por el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas. Se hizo hincapié en que la primera frase debía reflejar el compromiso compartido por luchar contra el cambio

climático. En la referencia posterior a esos principios se reconocía que no todos los Estados emprenderían las mismas acciones simultáneamente.

## **Párrafo 2**

**A pesar de las notables mejoras en el rendimiento de los combustibles logradas por el sector aeronáutico, el GIACC reconoce que es probable que el crecimiento del tránsito aéreo en todo el mundo supere los beneficios derivados de la mayor eficiencia de los combustibles, lo que se traduciría en un aumento anual del volumen de combustible consumido. Se precisa una actuación adicional para contener el crecimiento previsto del consumo de combustible en la aviación internacional.**

Se sugirió que, atendiendo a que la actividad de la aviación internacional no estaba en fase de expansión, sino de contracción debido a la recesión económica, se modificase el párrafo para hacer referencia al efecto de la crisis. También se sugirió que se aclarase la necesidad de llevar a cabo actuaciones adicionales para controlar las emisiones de gases de efecto invernadero que se derivarían del previsible crecimiento en el tránsito.

La Copresidente del WG4 sugirió que los términos “crecimiento global” y “crecimiento a escala mundial” fueran reemplazados por el término “crecimiento internacional” para reflejar que sólo se hacía referencia al tránsito aéreo internacional, no al nacional. Además, el presidente del WG5 sugirió que se introdujera el término “drásticamente” junto a “superar”, a fin de que quedase reflejado que los efectos serían considerables si no se emprendía ninguna acción.

## **Párrafo 3**

**El GIACC reconoce los principios de no discriminación, equidad e igualdad de oportunidades para el desarrollo de la aviación internacional establecidos en el Convenio de Chicago, así como los principios y las disposiciones sobre responsabilidades comunes pero diferenciadas y las capacidades respectivas según el CMNUCC y el Protocolo de Kyoto.**

Este párrafo se fusionó con el primer párrafo.

## **Párrafo 4**

**El GIACC recomienda una estrategia para un esfuerzo colectivo basado en metas globales a las que se debería aspirar.**

Se sugirió la eliminación del término “colectivo” por su ambigüedad y por el hecho de que reflejaba únicamente las responsabilidades comunes de los Estados, y no sus responsabilidades diferenciadas. Asimismo, se recomendó su modificación para hacer referencia a un esfuerzo por alcanzar metas a escala mundial a las que se debía aspirar, con objeto de reflejar que las metas se revisarían, evaluarían y mejorarían periódicamente.

## **Párrafo 5**

**La meta a corto plazo acordada por el GIACC se refiere a las mejoras en el rendimiento medio de los combustibles de la flota en servicio para las operaciones aeronáuticas internacionales en un 2% anual, calculado en función del volumen de combustible consumido por tonelada-kilómetro de pago.**

Se sugirió la modificación del párrafo de modo que hiciera referencia a la fecha objetivo acordada de 2012 para alcanzar la meta a corto plazo.

## **Párrafo 6**

**En el GIACC se alcanzó un acuerdo para trabajar por metas relacionadas con el rendimiento del combustible a mediano y largo plazo. [Añadir actualización tras el GIACC/4].**



El Grupo acordó la modificación del párrafo para hacer referencia a la recomendación del WG4 de que se fijasen como objetivos una mejora anual del rendimiento de los combustibles de entre un 2% y un 2,5% para el período comprendido entre 2013 y 2020/2025 y de entre un 2% y un 3% para el período comprendido entre 2021/2026 y 2050.

#### **Inserción de un nuevo párrafo**

La Copresidente del WG4 recordó que el Grupo de trabajo había discutido posibles referencias de partida para las metas a mediano y largo plazo de 2000 y 2005, y propuso que se añadiese un nuevo párrafo para indicar que 2005 fuera el año de referencia. En ese sentido, se hizo notar que la industria había elegido 2005 como año de referencia. Sin embargo, un miembro mantuvo que la referencia no era importante cuando se consideraban las mejoras de rendimiento de los combustibles sobre una base anual, aunque era pertinente en el caso de que se considerasen metas a más largo plazo.

#### **Inserción de un nuevo párrafo**

El Grupo acordó añadir un nuevo párrafo para indicar que las metas se revisarían periódicamente atendiendo a los avances científicos y técnicos y para hacer referencia a la gran inversión en desarrollo tecnológico necesaria para lograr las metas, según se señala en las observaciones finales del MODTF que figuran en el Apéndice C del WP/2. Un miembro afirmó que no debía aludirse a esa revisión, ya que debilitaría la conclusión del GIACC con respecto a las metas.

#### **Párrafo 7**

**Además de las metas de mejora de rendimiento del combustible, se ha tenido en cuenta el ámbito para otras metas y se han incluido declaraciones para indicar la voluntad decidida de controlar las emisiones, con metas para alcanzar la neutralidad en carbono. [Añadir actualización tras el GIACC/4].**

El Grupo acordó que el párrafo debía ser más definido para reflejar las aspiraciones que se pretendía plantear. Si bien se sugirió que se mencionara a los países del Anexo I después de la referencia a una voluntad decidida, a fin de ser coherentes con el Artículo 2.2 del Protocolo de Kyoto, se desestimó por la opinión manifestada en el sentido de que no se debería impedir a los países que no figuraban en el Anexo I que implantasen metas al margen de las de mejora del rendimiento del combustible. Un miembro subrayó que el GIACC no estaba trabajando en el marco de la CMNUCC, sino en el de la OACI, en el que no existía la figura de los países del Anexo I. Otro miembro destacó que los Estados deberían mantener la misma postura con respecto al cambio climático en las distintas organizaciones.

#### **Párrafo 8**

**Según la estrategia recomendada, en virtud de las metas no se deberían atribuir obligaciones específicas a los Estados. Las distintas circunstancias, capacidades y contribución histórica de los Estados desarrollados y en desarrollo a la contribución de las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación al total de CO<sub>2</sub> antropógeno en la atmósfera determinarán cómo debería contribuir cada Estado a la consecución de las metas a escala mundial.**

Se sugirió que se eliminase el término “histórica” de la segunda frase, por coherencia con el tercer párrafo del documento sobre el avance del proceso GIACC, *A way forward in the GIACC process*, que se había adoptado por consenso en el GIACC/3 (cf. Apéndice A del GIACC/3-SD/3).

#### **Párrafo 9**

**El GIACC recomienda que el Consejo adopte el paquete de medidas elaboradas por el GIACC que los Estados podrían elegir; entre otras, medidas para facilitar el acceso a ayudas, sobre todo a los países en desarrollo. El GIACC ha facilitado una tabla inicial en la que se muestran las medidas disponibles, que posteriormente pueden seguir desarrollándose a través de la OACI. El GIACC también recomienda que la OACI siga elaborando y actualice, si es preciso, las orientaciones para los Estados acerca de la adopción de esas medidas.**

Si bien se sugirió enmendar la primera frase para que hiciera referencia a un conjunto de medidas a disposición de los Estados para sus respectivos transportistas, industrias o mercados, o dentro de un marco de actuaciones de mutuo consentimiento, se descartó la propuesta de enmienda. No obstante, se acordó hacer referencia a las distintas medidas dispuestas en el Informe del WG2 (GIACC/3-WP/3).

En respuesta a las inquietudes formuladas por un miembro acerca de que la referencia a medidas para ayudar a los países en desarrollo podría resultar inadecuada, se acordó incluir las opciones identificadas en dicho Informe. En cambio, no progresaron las sugerencias de que se aludiera al desarrollo de un mecanismo de acción para ayudar a los países en desarrollo o brindar asistencia técnica al mundo en desarrollo, ni siquiera en los procesos de notificación. Tampoco prosperó una sugerencia en el sentido de que se añadiese una frase para indicar que el GIACC recomiende que los Estados no implanten ninguna medida que afecte a operadores de otros Estados si no es de mutuo acuerdo. Igualmente, se descartó la sugerencia de añadir una frase para reflejar el principio de la CMNUCC según el cual las acciones emprendidas para combatir el cambio climático, incluidas las medidas adoptadas unilateralmente, no deberían constituir un medio de discriminación arbitraria ni injustificable ni una restricción disimulada sobre el comercio internacional (*cf.* Artículo 3, párrafo 5 de la CMNUCC). En este sentido, el presidente del GIACC/4 subrayó la necesidad de tener presente el contexto en el que estaba trabajando el Grupo; específicamente, en el desarrollo de un Programa de acción. Este último no consistía en una relación de principios internacionales, ni en una lista de acciones emprendidas o que debiera acometer la industria. Un miembro expresó su preocupación sobre las conclusiones que podrían extraerse si se hiciera referencia a dicho principio de la CMNUCC en el Programa de acción; en particular, que sería pertinente, incluso sin un marco, una acción unilateral que no constituyese un medio de discriminación arbitraria o injustificable ni una restricción disimulada al comercio internacional.

### **Inserción de un nuevo párrafo**

El Grupo acordó incluir un nuevo párrafo para reflejar que seguía habiendo desacuerdo sobre la aplicación de medidas basadas en criterios de mercado entre países.

### **Inserción de un nuevo párrafo**

El Grupo acordó añadir un párrafo a fin de reflejar la recomendación por parte del WG5 para el establecimiento de un marco sectorial global de medidas basadas en criterios de mercado en la aviación internacional, teniendo en cuenta las conclusiones de la Reunión de alto nivel y el resultado de la Conferencia de las Partes COP15 de la CMNUCC con la perspectiva de completar este proceso a la mayor brevedad.

### **Inserción de un nuevo párrafo**

El Grupo acordó añadir un párrafo en línea con la recomendación del WG5 para que el Consejo de la OACI garantice que, con un marco sectorial así, las principales cuestiones relacionadas con la implantación de medidas basadas en criterios de mercado se aborden adecuadamente y, en particular, que (a) los principios de no discriminación, equidad e igualdad de oportunidades promulgados en el Convenio de Chicago se tengan plenamente en cuenta; (b) las circunstancias específicas y las distintas capacidades de cada Estado y región se tengan plenamente en cuenta; (c) sólo se elijan las medidas más efectivas y eficientes; (d) se facilite

el cumplimiento de las normas de la industria; (e) se puedan coordinar las medidas basadas en criterios de mercado y se eviten duplicaciones; (f) se aborden los aspectos relacionados con el ámbito geográfico.

#### **Párrafo 10**

**El GIACC recomienda que el Consejo pida a los Estados que desarrollen y publiquen planes de acción que permitan articular el enfoque propuesto en cada Estado para su contribución, y que remitan esos planes a la OACI.**

Se sugirió cambiar la palabra “pida” por “anime”, a fin de que quedase reflejado el carácter voluntario de la acción que deba emprenderse para implantar las metas a escala mundial a las que se debería aspirar.

La Copresidente del WG4 sugirió que también se modificase el párrafo de modo que hiciese referencia a un umbral mínimo para la notificación a la OACI, como un 0,25% del total de toneladas-kilómetros de pago, a fin de distinguir entre Estados con sectores de aviación internacional más desarrollados, que deben presentar sus planes de acción a la OACI, y los de sectores menos desarrollados, que no tienen que cumplir ese requisito. Esa posibilidad había sido planteada por el WG1 en su informe (GIACC/3-WP/2), examinado durante la Tercera reunión. Se hizo notar que un umbral mínimo del 0,25% de toneladas-kilómetros de pago (RTK) en el ámbito internacional afectaría a los treinta Estados en que la actividad de la aviación internacional es mayor (según cuota de RTK total). También se observó que el establecimiento de un umbral mínimo constituía un medio para reconocer la carga que podría suponer el requisito de notificación para los países en desarrollo con sectores de aviación internacional de menor actividad.

Atendiendo a la opinión manifestada en el sentido de que ese umbral mínimo contradiría la distinción establecida en la CMNUCC entre países del Anexo I y los que no figuran en el mismo, y de que no debería establecerse ningún criterio para notificación, ya que sólo se animaba a los Estados a enviar sus planes de acción a la OACI, se acordó volver más adelante sobre este asunto.

#### **Párrafo 11**

**El GIACC recomienda que el Consejo indique a la Secretaría que desarrolle e implante un mecanismo según el Artículo 67 de la Convención para que se recopilen anualmente de los Estados datos de supervisión e implantación que permitan medir y evaluar los avances conseguidos sobre las metas mundiales a las que se aspira.**

No se introdujeron enmiendas en este párrafo.

#### **Párrafo 12**

**El GIACC también recomienda que el Consejo intente desarrollar medios para ofrecer asistencia técnica en el proceso de notificación, sobre todo a los países en desarrollo.**

No se introdujeron enmiendas en este párrafo.

#### **Inserción de un nuevo párrafo**

Se sugirió que el borrador de la Recomendación 3 (solicitud al CAEP para seguir considerando el desarrollo de una norma de CO<sub>2</sub> para motores de aeronaves) se incorporase al Programa de acción para demostrar el compromiso de la OACI con el control de las emisiones de la aviación. El vicepresidente del GIACC/4 observó, en ese sentido, que las recomendaciones eran medidas de apoyo para facilitar la implantación de los puntos del Programa de acción.

La jefa de la Sección de medio ambiente (C/ENV), que era también Secretaria del Comité sobre la protección del medio ambiente (CAEP), llamó la atención sobre el párrafo 4.1 del texto IP/2 e indicó que, según solicitó el GIACC/3, el CAEP había discutido detenidamente el desarrollo de una norma de CO<sub>2</sub> para la aviación y

había propuesto el siguiente planteamiento inicial: que una de las principales consideraciones a la hora de abordar la cuestión era que cualquier norma debería aplicarse a las aeronaves, no sólo a los motores; que puede ser más fácil desarrollar e implantar una metodología precisa si está basada y es aplicable exclusivamente a nuevas aeronaves; que es esencial evitar medidas y una metodología que puedan contribuir a incentivos que provoquen distorsiones y a influencias contraproducentes en el desarrollo de aeronaves/motores; y que es necesario tener en cuenta consideraciones operativas para evitar consecuencias imprevistas. Con esta aclaración se sugirió, y el Grupo aceptó, que se añadiera un nuevo párrafo con la recomendación de que el Consejo intentase desarrollar una norma de CO<sub>2</sub> para las nuevas aeronaves. El Grupo también acordó seguir tratando el asunto con más detenimiento al examinar la Recomendación 3.

### **Párrafo 13**

**El progreso acumulativo conseguido por los Estados a escala global debe ser notificado por la OACI cada tres años.**

El Grupo acordó enmendar el párrafo para indicar que la OACI notificaría los progresos a la Asamblea cada tres años.

### **Discusión del Informe del GIACC: Examen inicial del borrador de recomendaciones al Consejo de la OACI**

22. El Grupo empezó a examinar las recomendaciones del Consejo de la OACI que figuraban en el segundo apartado del borrador del Informe del GIACC.

23. El Grupo acordó incorporar un párrafo introductorio, según el cual, el GIACC encomienda este Programa de acción al Consejo para su examen en la Reunión de alto nivel propuesta. También acordó añadir una nueva primera recomendación en la que se sugería apoyar el Programa de acción y examinar las acciones recomendadas a continuación para la implantación del programa.

#### **Recomendación 1** (Recomendación 2, según la nueva numeración)

##### Texto original

Solicita al CAEP que ajuste sus plazos para las notificaciones y los pronósticos sobre la aviación internacional y el cambio climático de modo que coincidan con los plazos de la CMNUCC, siempre que sea posible.

El Grupo aceptó esta recomendación sin realizar ninguna enmienda.

#### **Recomendación 2** (Recomendación 3, según la nueva numeración)

##### Texto original

Pide al CAEP que elabore una nueva medida de rendimiento del combustible que represente más adecuadamente la eficiencia real de la aviación internacional en términos de emisiones de CO<sub>2</sub> y que también tenga plenamente en cuenta la reducción conseguida con combustibles alternativos cuando estén disponibles.

La C/ENV observó que el CAEP ya estaba preparando una nueva medida de rendimiento del combustible y se acordó enmendar el párrafo para solicitar que el Comité siguiera desarrollando esa medida. También hizo hincapié en la necesidad de que se indicasen los plazos correspondientes. En este sentido, el Presidente del GIACC/4 observó que el Consejo determinaría los plazos. El Grupo acordó que se añadiera “rápidamente” a “desarrollando” para ilustrar la importancia de la tarea.

##### Texto enmendado

Pide al CAEP que siga desarrollando rápidamente una nueva medida de rendimiento del combustible que represente más adecuadamente el rendimiento real de la aviación internacional teniendo en cuenta las emisiones de CO<sub>2</sub> y que también tenga plenamente en cuenta la reducción conseguida con combustibles alternativos cuando estén disponibles.

#### **Recomendación 3** (Recomendación 4, según la nueva numeración)

##### Texto original

Solicita al CAEP que siga examinando el desarrollo de una norma de CO<sub>2</sub> para los motores de aeronaves.

El Grupo acordó que se añadiera “a la mayor brevedad” a “desarrollo” para reflejar la importancia de la acción. El Presidente del GIACC/4 sugirió, y así se acordó, que se incluyera entre paréntesis el texto

utilizado en el nuevo párrafo del Programa de acción, así como el sugerido durante la discusión, y que se volviera sobre este asunto posteriormente.

#### Texto enmendado

Solicita al CAEP que siga examinando el desarrollo de una norma de CO<sub>2</sub> para los motores de las aeronaves. [El GIACC también recomienda al Consejo [que indique al CAEP que estudie la viabilidad de] intentar el desarrollo de una norma de CO<sub>2</sub> para las nuevas aeronaves].

#### **Recomendación 4** (Recomendación 5, según la nueva numeración)

##### Texto original

Pide al CAEP que siga explorando las ventajas netas en el ciclo vital de los combustibles alternativos en el medio ambiente, desarrolle métodos para cuantificarlas de forma fiable y las incorpore en la actual medida de rendimiento de los combustibles cuando esté disponible la información.

La C/ENV sugirió, con el apoyo de varios miembros, que se eliminase esta recomendación, ya que estaba cubierta por la Recomendación 3 y porque el asunto del ciclo vital de los combustibles alternativos estaba siendo abordado por entidades ajenas al CAEP, como la Iniciativa de combustibles alternativos para la aviación comercial (CAAFI), la iniciativa SWAFEA (método sostenible para combustibles y energías alternativas en Europa) y el Grupo intergubernamental de expertos sobre el cambio climático (IPCC). La Secretaría facilitaría al CAEP información de análisis de ciclo vital de los combustibles alternativos para el uso en la formulación de una medida de rendimiento de los combustibles. Algunos miembros se opusieron a la eliminación de la Recomendación 4 y sugirieron, como alternativa, que se solicitase al CAEP la obtención de datos sobre las ventajas netas en el ciclo vital de los combustibles alternativos en el medio ambiente y ponerlos a disposición en el seno de la OACI. Se acordó dejar esa sugerencia entre paréntesis.

##### Texto enmendado

[Pide al CAEP que recopile datos de otras organizaciones interesadas sobre las ventajas para el medio ambiente de usar combustibles alternativos en el ciclo vital neto y facilitarlos al OACI].

#### **Recomendación 5** (Recomendación 6, según la nueva numeración)

##### Texto original

Pide al CAEP que establezca un peso medio estándar para los pasajeros (para todos los transportistas de una ruta determinada), a usarse en el cálculo de la medición de rendimiento de combustible.

No se introdujeron enmiendas en esta Recomendación.

#### **Recomendación 6** (Recomendación 7, según la nueva numeración)

##### Texto original

Encarga a la Secretaría de la OACI que desarrolle e implante un mecanismo en virtud del Artículo 67 de la Convención para que se recopilen anualmente de los Estados datos de supervisión e implantación que permitan medir y evaluar los avances conseguidos sobre estas metas mundiales a las que se debería aspirar.

No se introdujeron enmiendas en esta Recomendación.

24. El GIACC acordó reanudar el examen del borrador de recomendaciones durante la reunión del día siguiente.

— FIN —