



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

CUARTA REUNIÓN

(MONTREAL, DEL 25 AL 27 MAYO DE 2009)

RESUMEN DE DISCUSIONES — TERCERA JORNADA

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: Continuación del examen del borrador de recomendaciones al Consejo de la OACI

1. El Grupo reanudó el examen las recomendaciones del Consejo de la OACI que figuraban en el segundo apartado del borrador del Informe del GIACC. Se sugirieron diversas enmiendas a las recomendaciones 7 a 10, tal como se refleja a continuación. Las siguientes recomendaciones no se revisaron por falta de tiempo.

Recomendación 7 (Recomendación 8, según la nueva numeración)

Texto original

Solicita a los Estados miembros que notifiquen cada año a la OACI, en un formato acordado, los datos sobre consumo de combustible y tránsito, con arreglo al artículo 67 del Convenio de Chicago.

Ante las sugerencias de que la palabra “pida” fuera reemplazada por “anime” y que se indicase una fecha de inicio, el Secretario del GIACC aclaró que existía la obligación de notificar esos datos según el artículo 67 del Convenio de Chicago. Después se sugirió que se modificase el párrafo de modo que se solicitase a los Estados miembros que siguiesen notificando esos datos. Con respecto al argumento planteado sobre la necesidad de ofrecer asistencia financiera a los países en desarrollo para la notificación de datos a la OACI, el Vicepresidente del GIACC/4 observó que esta cuestión se trataba en la Recomendación 9.

Recomendación 8 (Recomendación 9, según la nueva numeración)

Texto original

Solicita al CAEP que ayude a la Secretaría de la OACI en el desarrollo de metodologías para el procesamiento y la notificación de datos sobre avances obtenidos por los Estados con respecto a las metas a las que se debía aspirar. Las metodologías deberían ser coherentes para todos los países, prácticas y su fiabilidad debería ser avalada por las Agencias pertinentes de las Naciones Unidas.

Se recordó que Estados Unidos había enviado el documento IP/11 sobre el posible uso de datos radar en el procesamiento y la notificación de información sobre consumo de combustible. Dado que los datos radar ya estarían generados, sólo habría que enviarlos, con los que se evitaría el costo de instituir nuevos programas de recopilación de datos de consumo de combustible o nuevas iniciativas de modelado. En respuesta a la preocupación manifestada en el sentido de que los datos radar se basaban en ciertas suposiciones y que era preferible utilizar datos reales, el Presidente del GIACC/4 subrayó que el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) determinarían la viabilidad del uso de esos datos para calcular el consumo de combustible. Se sugirió que se eliminara la última frase “y su fiabilidad debería ser avalada por las Agencias pertinentes de las Naciones Unidas”, ya que la OACI era la Agencia de Naciones Unidas indicada para la recopilación de los datos. También se sugirió que se añadiese el calificativo “mundiales” a las “metas a las que se debe aspirar”.

Recomendación 9 (Recomendación 10, según la nueva numeración)

Texto original

Encomienda a la Secretaría de la OACI la tarea de seguir ofreciendo asistencia técnica a los Estados para la recopilación, supervisión y notificación de datos; sobre todo, a los países en desarrollo.

Se sugirió formular esta recomendación tras la Recomendación 7, atendiendo a la relación entre ambas. A otra sugerencia en el sentido de que se eliminase el término “sobre todo”, el Presidente del GIACC/4 hizo hincapié en que, si bien los países en desarrollo precisaban más asistencia, ésta debía facilitarse a todos los Estados contratantes en función de las necesidades.

Después se propuso que se enmendase el párrafo para indicar que se encomendase a la Secretaría de la OACI la provisión de asistencia técnica y financiera, sobre todo para los países en desarrollo, de acuerdo con el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas, a fin de ayudarles en la recopilación, supervisión y notificación adicional de datos. En ese sentido, se destacó que no sólo se precisaba asistencia técnica sino financiera por parte de los países en desarrollo. Ante un comentario realizado por el Presidente del Consejo con respecto a los recursos financieros limitados de la Organización, se subrayó que la petición no iba necesariamente en el sentido de que la OACI proporcionase más fondos a los países en desarrollo, sino que les ayudase a llegar a acuerdos con instituciones financieras internacionales.

La jefa de la Sección de análisis económicos y bases de datos (C/EAD) observó que estaba disponible la información sobre consumo de combustible, ya que constituía el principal costo de explotación de los transportistas aéreos, e indicó que para éstos no planteaba especiales problemas notificar esos datos a las autoridades de aviación civil. Después se extendió sobre los talleres realizados en las distintas regiones para instruir al personal de las autoridades de aviación civil en el llenado de formularios de recopilación de datos y en la formación pertinente proporcionada a ese personal en la sede de la OACI.

Recomendación 10 (Recomendación 11, según la nueva numeración)

Texto original

Encarga a la Secretaría de la OACI que siga desarrollando el conjunto de medidas del GIACC que se pondrán a disposición de los Estados, incluidas las que faciliten el acceso a asistencia, sobre todo a los países en desarrollo.

Se sugirió que se modificase el párrafo para que hiciese referencia a un conjunto de medidas entre las que se encontrarían algunas para ayudar a los países en desarrollo. La jefa de la sección de medio ambiente (C/ENV), que es también Secretaria del CAEP, sugirió que la Recomendación 14 (encargo a la Secretaría de la OACI y al CAEP de que examinen el establecimiento de prioridades para la actualización de la Circular 303) se fusionase con la Recomendación 10.

Inserción de una nueva recomendación

El Presidente del WG5 sugirió que se añadiera tras la Recomendación 10 la segunda recomendación del Grupo de trabajo sobre el establecimiento de un proceso que permitiese el desarrollo de un marco sectorial global para medidas basadas en criterios de mercado, aunque ya apareciese en el Programa de acción, y que las demás recomendaciones del WG5 se incorporasen al apartado tercero (contenido narrativo) del Informe del GIACC.

2. El Grupo acordó que, debido a las limitaciones de tiempo, se revisarían las recomendaciones atendiendo a los comentarios y las sugerencias realizados e incluidos como parte del resumen del Presidente (que también contendría el apartado narrativo del Informe), para un examen más detallado y su finalización en los siguientes dos días de discusiones informales. Se entendió que las recomendaciones no serían vinculantes en el mismo sentido que el Programa de acción, ya que no habrían sido adaptadas por consenso del plenario del GIACC.

Discusión del Informe del GIACC: Continuación del examen del Programa de acción recomendado

3. A continuación, el Grupo examinó la versión revisada del borrador del Programa de acción que habían preparado el Presidente, el Vicepresidente, el Secretario del GIACC y el Presidente del Consejo, atendiendo a las opiniones manifestadas durante la discusión del día anterior. Se sugirieron muchas más enmiendas, de las cuales se reflejan a continuación las más importantes, que se resumieron en un texto que posteriormente volvieron a examinar el GIACC en conjunto y un pequeño grupo informal de redacción y que, finalmente, adoptó el GIACC por consenso. El texto consensuado del Programa de acción se encuentra en el Apéndice de este documento. Además de las posturas en las que existía consenso, se reflejan las que recibieron apoyo aunque no un pleno consenso.

Borrador del texto consolidado del párrafo 1 (tras la fusión con el párrafo 3)

El GIACC reconoce la importancia crítica de luchar contra el cambio climático, por lo que ha elaborado un plan de acción para la aviación internacional y ha alcanzado un acuerdo general según el cual la OACI y los Estados contratantes [, con la iniciativa de los países desarrollados,] deberían esforzarse por limitar o reducir los efectos en el clima de las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación civil internacional, teniendo en cuenta 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.

Varios miembros indicaron que era fundamental mantener la frase “con la iniciativa de los países desarrollados”. Si bien los países en desarrollo deseaban trabajar en cooperación con los países desarrollados para controlar el impacto de la aviación civil internacional en el campo climático, que es una responsabilidad común, la CMNUCC y el Protocolo de Kyoto también preveían una responsabilidad diferenciada. En concreto, el Artículo 2.2 del Protocolo de Kyoto hacía un llamamiento a las Partes del Anexo I para que trabajasen a través de la OACI con objeto de limitar o reducir sus emisiones aeronáuticas. Se destacó que algunos Estados debían iniciar el proceso y que esa frase supondría un mensaje claro de que la OACI y los Estados contratantes se comprometían a controlar las emisiones de la aviación.

Otros miembros se opusieron a que se mantuviera la frase “con la iniciativa de los países desarrollados”, afirmando que sería redundante, ya que la idea ya quedaba recogida en el equilibrio de los dos principios de no discriminación y responsabilidades comunes pero diferenciadas. Se sugirieron dos alternativas: “con la iniciativa de los países más ambiciosos” y “con la iniciativa de los países con mayor actividad aeronáutica”. Respecto al comentario emitido en el sentido de que no se podía mantener la segunda alternativa porque

había países en desarrollo que estaban adoptando programas para combatir el cambio climático, se subrayó que la primera alternativa cubriría esos países más ambiciosos en esa misión. Algunos miembros consideraron que ninguna de las alternativas transmitía el mismo nivel de compromiso que la frase “con la iniciativa de los países desarrollados”.

Algunos miembros no estaban de acuerdo en que se mantuviera la expresión “teniendo en cuenta” y reiteraron su preferencia por “confirmando”, una expresión más en línea con la Resolución de la Asamblea A36-22, Apéndice K, Preámbulo 3, o bien “de acuerdo con”.

Borrador del texto consolidado del párrafo 2

A pesar de las considerables mejoras en rendimiento del combustible conseguidas por el sector aeronáutico y de las repercusiones de la actual crisis económica, el GIACC reconoce que el crecimiento previsto del tránsito aéreo internacional superará los beneficios derivados de la mayor eficiencia de los combustibles tradicionales, lo que se traducirá en un aumento anual del volumen de combustible consumido. Se precisa una actuación adicional para controlar las emisiones de gases de efecto invernadero asociadas a este aumento previsto del tránsito en la aviación internacional.

Se sugirió que se eliminase el término “tradicionales”, ya que no aportaba ningún valor añadido. Un miembro se opuso a esa eliminación, subrayando que las expectativas actuales se basaban en mejoras de rendimiento de combustibles que ahora se podían identificar. No se tenían en cuenta futuros desarrollos. El Vicepresidente del GIACC/4 sugirió que se sustituyera el calificativo “tradicionales” por “utilizados actualmente”.

Ante otra sugerencia de que se eliminase el texto “emisiones de gases de efecto invernadero asociadas a este”, el Presidente del GIACC/4 observó que la industria anticipaba que, para el año 2050, una gran proporción del consumo de combustible correspondería a combustibles alternativos. Si se eliminasen los términos indicados, significaría que las emisiones asociadas al consumo de combustibles serían las mismas que en el pasado. Otro miembro destacó que también significaría que el Grupo estaba interesado en restringir el crecimiento del tránsito aéreo internacional, más que de controlar las emisiones.

Borrador del texto consolidado del párrafo 3

El GIACC recomienda una estrategia orientada a un esfuerzo para alcanzar metas globales a las que se debería aspirar.

El Vicepresidente del GIACC/4 sugirió sustituir “un esfuerzo” por “esfuerzos”.

Borrador del texto consolidado del párrafo 4

La meta a corto plazo (2012) 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.

No se realizó ningún comentario sobre este párrafo.

Borrador del texto consolidado del párrafo 5

En el GIACC se alcanzó un acuerdo sobre metas relacionadas con el rendimiento del combustible a mediano y largo plazo. Específicamente, el Grupo recomienda una mejora anual del 2 al 2,5 % para el período comprendido entre 2013 y 2020/2025. A largo plazo, el GIACC recomienda como meta a la que se debería aspirar una tasa de mejora del rendimiento a escala mundial de entre el 2% y el 3% anual de 2021/2026 a 2050.

Este párrafo se ha actualizado para reflejar las recomendaciones del WG4. El Grupo de trabajo había acordado recomendar un intervalo en lugar de un porcentaje, ya que demostraba una mayor ambición en contraste con los mínimos que se podían alcanzar.

Borrador del texto consolidado del párrafo 6

El GIACC acordó 2005 como año de referencia.

El Presidente del WG4 recordó que el Grupo de trabajo se había interesado en una referencia de partida que no necesariamente se vincularía a la fecha de la CMNUCC ni a ninguna otra, pero que posibilitaría la demostración de un progreso acumulado para alcanzar las metas globales a las que se debería aspirar. Se habían sugerido dos años de referencia (2000 y 2005), pero como sólo un miembro había apoyado la propuesta del año 2000, finalmente accedió a recomendar 2005 como referencia. Quedó constancia de la preferencia de uno de los miembros por que se tomara como referencia el año 2000. Otro miembro reiteró que la referencia no era importante cuando se consideraban las mejoras de rendimiento de los combustibles sobre una base anual, si bien era pertinente en el caso de que se considerasen metas a más largo plazo.

Borrador del texto consolidado del párrafo 7

Estas metas se establecen sobre la base de pronósticos y el GIACC recomienda que se revisen periódicamente en función de los avances científicos y tecnológicos. Para conseguir estas metas se requerirá una importante inversión en desarrollo tecnológico.

No se realizó ningún comentario sobre este párrafo.

Borrador del texto consolidado del párrafo 8

Además de las metas de rendimiento del combustible, el Grupo examinó metas que pudieran indicar aspiraciones más ambiciosas. Con respecto a las metas a mediano plazo, las discusiones se centraron en una meta de crecimiento neutro en carbono para 2020/2025. En relación con las metas a largo plazo, el GIACC discutió las reducciones de las emisiones en carbono. En ningún caso se alcanzó un consenso, y el GIACC recomienda continuar trabajando en las metas a mediano y largo plazo.

No se realizó ningún comentario sobre este párrafo.

Propuesta de inserción de un nuevo párrafo

Un miembro sugirió que se añadiera el siguiente párrafo a las opiniones de la IATA: “El GIACC observa que la IATA, que representa a los transportistas aéreos internacionales, se ha comprometido a alcanzar un crecimiento neutro en carbono para 2025 y una reducción de las emisiones del 50% antes de 2050. Para lograr estas metas, puede que la industria de la aviación internacional necesite tener acceso a un sistema de compensación de carbono”. Ese párrafo reconocería una perspectiva externa por la que se podría juzgar a la OACI, además de sentar las bases para la adopción voluntaria de medidas más ambiciosas. Se sugirió reemplazar “sistema de compensación” por “mercado”. También se sugirió que en el nuevo párrafo se reflejase el lenguaje utilizado por la IATA en la declaración de sus metas.

Un miembro afirmó que la información suministrada por la IATA era preliminar y sus metas estaban alejadas de las de la OACI, y que no debería incluirse en el Programa de acción. Otro miembro afirmó que su introducción supondría una discriminación a otras asociaciones de la industria que habían estado facilitando información al GIACC. En su lugar, se sugirió que el nuevo párrafo propuesto se reflejase en el apartado de contenido narrativo del Informe del GIACC. El Presidente, que indicó que parecía haber consenso, comentó que el párrafo se examinaría posteriormente.

Propuesta de inserción de un nuevo párrafo

También se sugirió que se introdujese un nuevo párrafo a fin de reflejar que algunos miembros del GIACC estaban de acuerdo en que sería necesario y factible lograr un crecimiento neutro en carbono a mediano plazo.

Borrador del texto consolidado del párrafo 9

Según la estrategia recomendada, en virtud de las metas no se deberían atribuir obligaciones específicas a los Estados. Las distintas circunstancias, capacidades y contribución de los Estados desarrollados y en desarrollo a la contribución de las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación al total de CO₂ antropógeno en la atmósfera determinarán cómo debería contribuir cada Estado a la consecución de las metas a escala mundial.

Se sugirió sustituir la segunda “contribución” por “concentración”; sustituir “emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación al total de CO₂ antropógeno” por “emisiones de gases de efecto invernadero antropógenas”; sustituir “debería” con “puede” y añadir “a las que se debería aspirar” a “mundiales”.

Borrador del texto consolidado del párrafo 10

El GIACC recomienda que el Consejo adopte el paquete de medidas elaboradas por el GIACC que los Estados podrían elegir (<http://www.icao.int>): desarrollo de tecnologías aeronáuticas, gestión mejorada del tránsito aéreo y del uso de las infraestructuras; operaciones más eficientes; medidas económicas/basadas en criterios de mercado; y medidas normativas. El paquete debería incluir medidas para facilitar el acceso a la ayuda, sobre todo a los países en desarrollo.

Se sugirió reemplazar “debería incluir” con “incluye”.

Borrador del texto consolidado del párrafo 11

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 desarrollando y actualizando según sea necesario las orientaciones a los Estados para la adopción de dichas medidas; por ejemplo, mecanismos para ayudar a los países en desarrollo y acceso a recursos financieros, transferencia de tecnologías y desarrollo de capacidades.

No se realizó ningún comentario sobre este párrafo.

Borrador del texto consolidado del párrafo 12

El GIACC reconoce que sigue habiendo desacuerdos sobre la aplicación de medidas basadas en criterios de mercado entre países.

Se sugirió fusionar este párrafo con el párrafo decimotercero.

Borrador del texto consolidado del párrafo 13

El GIACC recomienda que el Consejo de la OACI establezca un proceso que permita preparar un marco en el que se inscriban las medidas basadas en criterios de mercado para la aviación internacional, teniendo en cuenta las conclusiones de una Reunión de alto nivel y el resultado de la Conferencia de las Partes (COP-15) con la perspectiva de completar este proceso a la mayor brevedad.

Se sugirió sustituir el párrafo por el siguiente, a fin de reflejar que había metas más ambiciosas, que algunos Estados miembros podrían desear participar más activamente en la consecución de esas metas, y que la OACI podía desempeñar un papel muy útil ayudando a preparar un marco para guiar esos esfuerzos voluntarios: “El GIACC observa que algunos Estados miembros pueden optar por apoyar a la industria a alcanzar las metas declaradas de crecimiento neutro en carbono y reducciones absolutas de emisiones adoptando medidas basadas en criterios de mercado. El GIACC recomienda a la OACI que desarrolle un marco para las medidas basadas en criterios de mercado que se apliquen a la aviación internacional a fin de guiar estos esfuerzos voluntarios”.

Un miembro recordó que se había acordado hacer referencia a las aspiraciones de la industria en el apartado narrativo del Informe del GIACC, e indicó que el párrafo 13 debía mantenerse tal cual. Otro miembro mantuvo que deberían eliminarse los párrafos 12 y 13, ya que no había habido consenso en el Grupo en torno a la aplicación de medidas basadas en criterios de mercado. Un miembro que se opuso a la eliminación de los dos párrafos subrayó la necesidad de contemplar la continuación del trabajo sobre medidas basadas en criterios de mercado. En el párrafo 13 se reconoció la realidad de que el trabajo podía empezar ya, pero que debería tenerse en cuenta lo conseguido en la Reunión de alto nivel y en la conferencia COP15. Detener ahora ese trabajo entrañaba el riesgo de demorar el proceso.

Otro miembro sugirió, como alternativa y partiendo de la suposición de que se fusionarían los dos párrafos, que se enmendase el párrafo 13 siguiendo estas líneas: “El GIACC recomienda que el Consejo de la OACI siga estudiando 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 (COP-15) con la perspectiva de completar este proceso a la mayor brevedad”.

El Presidente del WG5 se opuso a la propuesta de eliminar el párrafo 12, subrayando que sólo se indicaba que no existía ningún acuerdo con respecto a la aplicación de medidas basadas en criterios de mercado entre países. A continuación sugirió que se eliminase el término “sectorial” y que se añadiese el texto “en forma de orientaciones de la OACI” después de “marco” en el párrafo 13 para aclarar que no se impondrían medidas basadas en criterios de mercado a los Estados y que la OACI ofrecería orientaciones para que los Estados que desearan implantar dichas medidas pudieran hacerlo correctamente. El Presidente del WG5 también sugirió que se reemplazase “siga estudiando” con “introduzca un proceso para estudiar”.

Un miembro propuso lo siguiente como texto de compromiso para el párrafo 13: “El GIACC recomienda que el Consejo de la OACI amplíe el estudio de medidas basadas en criterios de mercado en aviación internacional, incluido el desarrollo de un marco global basado en las orientaciones de la OACI, teniendo en cuenta las conclusiones de una Reunión de alto nivel y el resultado de la Conferencia de las Partes (COP-15) con la perspectiva de completar este proceso a la mayor brevedad”.

Borrador del texto consolidado del párrafo 14

El GIACC recomienda al Consejo de la OACI que 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.

Se sugirió la eliminación del término “sectorial”. También se sugirió que se eliminase el párrafo, ya que no era coherente con la enmienda propuesta para el párrafo 13. Asimismo, se sugirió trasladarlo al apartado de recomendaciones del GIACC o al apartado narrativo.

Borrador del texto consolidado del párrafo 15

El GIACC recomienda que el Consejo anime a los Estados que desarrollen planes de acciones que permitan articular el enfoque propuesto en cada Estado, y que remitan esos planes a la OACI.

Recordando su anterior propuesta de hacer referencia a un umbral mínimo para la notificación a la OACI, con una distinción entre los Estados con sectores aeronáuticos más desarrollados (que tendrían que remitir sus planes de acción a la OACI) y los que contaban con sectores menos desarrollados (que no tendrían que cumplir ese requisito) la Copresidente del WG4 destacó que el concepto de planes de acción *de minimis* debía mantenerse, aunque no se especificase ningún porcentaje para el umbral. El Presidente del GIACC/4 indicó que el Grupo volvería a tocar el asunto más adelante.

Borrador del texto consolidado del párrafo 16

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.

Un miembro sugirió que se eliminase el párrafo, ya que estaba reflejado en la Recomendación 6.

Borrador del texto consolidado del párrafo 17

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.

Un miembro sugirió que también se eliminase este párrafo, ya que estaba reflejado en la Recomendación 9. Otro miembro reiteró su propuesta de que se enmendase el párrafo para que hiciera referencia, además de a la prestación de asistencia financiera, además de técnica, y que se eliminase el término “sobre todo”. En este sentido, el Presidente observó que se había acordado mantener la expresión “sobre todo”.

Borrador del texto consolidado del párrafo 18

El GIACC también recomienda que el Consejo intente desarrollar una norma de CO₂ para aeronaves nuevas.

Se sugirió la eliminación del párrafo, al ser de carácter técnico y aparecer ya reflejado en la Recomendación 3. Otros miembros consideraron que debía mantenerse en el Programa de acción, dada su importancia. Un miembro hizo hincapié en que el párrafo debía ajustarse a la Recomendación 3 y sugirió que también se modificara para hacer referencia al rápido desarrollo de una norma de CO₂. También se sugirió que se hiciera referencia a “nuevos tipos de aeronaves”, en lugar de a “aeronaves nuevas”.

Borrador del texto consolidado del párrafo 19

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

No se realizó ningún comentario sobre este párrafo.

4. El GIACC oyó el informe de un pequeño grupo informal de redacción acerca del resultado de sus discusiones. El grupo de redacción sugirió la inclusión de cuatro párrafos nuevos, con la siguiente orientación:

- 1) El GIACC acordó que las decisiones de este grupo no prejuzgarán el resultado de las negociaciones en la CMNUCC y el Protocolo de Kyoto;
- 2) El GIACC reconoce la importancia crítica de controlar el cambio climático y, por ello, la necesidad de esforzarse por encontrar medios para limitar o reducir los efectos de las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación civil internacional.
- 3) a) El GIACC también reconoce los principios y las disposiciones sobre responsabilidades comunes pero diferenciadas y las capacidades respectivas, así como que los países desarrollados deben tomar la iniciativa según la CMNUCC y el Protocolo de Kyoto. o
b) El GIACC también reconoce que las acciones para combatir el cambio climático respetarán los principios de la CMNUCC y el Protocolo de Kyoto; en particular, el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y las capacidades respectivas, y el hecho de que los países desarrollados tomen la iniciativa.
- 4) El GIACC reconoce que el Programa de acción no responde a los compromisos expuestos en el Artículo 2.2 del Protocolo de Kyoto.

5. El grupo de redacción había estado de acuerdo en los subpárrafos 1), 2) y 4) y quedaba pendiente un acuerdo sobre el paquete completo. El subpárrafo 3) presentaba dos formulaciones y quedaba pendiente de resolver.

6. Después el GIACC examinó y modificó la versión del borrador del Programa de acción para identificar los elementos en los que había consenso y aquellos en los que no se había alcanzado. A raíz de una petición realizada por el Capitán M. A. Jamjoom (Arabia Saudí) y la Sra. N. Lobue (Estados Unidos), el Presidente estuvo de acuerdo en que sus asesores pudieran participar directamente en la discusión del Grupo.

7. Tras más discusiones informales sobre los elementos en los que no había consenso, el Grupo consideró y adoptó, por consenso, un texto revisado del borrador del Programa de acción, que figura en el Apéndice.

Primer punto del orden del día: Asuntos administrativos

Examen de la presentación del Informe del GIACC

8. El Secretario del GIACC indicó que, tal como se había decidido previamente, se enviaría por correo electrónico a los participantes una copia del informe final para recibir sus comentarios antes del mediodía (hora de Montreal) el 3 de junio de 2009, únicamente sobre los apartados no consensuados y que se demostrase que no representaban fielmente las discusiones.

Clausura de la reunión

9. Tras agradecer a los participantes su cooperación, el Presidente del GIACC/4 manifestó que había sido un placer presidir la cuarta y última reunión del GIACC. El Vicepresidente expresó su agradecimiento al Secretario del GIACC y a la Secretaría por sus esfuerzos.

10. El Presidente del Consejo subrayó que el GIACC había facilitado su trabajo en el Consejo al alcanzar un consenso en todas las partes del Programa de acción que había recomendado. Hizo notar que era el primer paso de un largo proceso e indicó que el Programa de acción se presentaría para ser examinado por el Consejo, en la Reunión de alto nivel sobre la aviación internacional y el cambio climático en octubre de 2009, en la decimoquinta Conferencia de las Partes (COP15) de la CMNUCC en diciembre de 2009 y en la Asamblea de la OACI en otoño de 2010. En su conclusión, el Presidente del Consejo manifestó su agradecimiento a los sucesivos presidentes y vicepresidentes de las cuatro reuniones del GIACC por su dedicación, y a los participantes por su cooperación.

APÉNDICE

PROGRAMA DE ACCIÓN DEL GIACC

Este Programa de acción se adoptó por consenso en el GIACC

1. El GIACC reconoce la importancia crítica de controlar el cambio climático y, por ello, la necesidad de esforzarse por encontrar medios para limitar o reducir los efectos de las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación civil internacional.
2. El GIACC acordó que las decisiones de este grupo no prejuzgarán el resultado de las negociaciones en la CMNUCC y el Protocolo de Kyoto.
3. El GIACC reconoce los principios y las disposiciones sobre responsabilidades comunes pero diferenciadas y las capacidades respectivas, así como que los países desarrollados deben tomar la iniciativa según la CMNUCC y el Protocolo de Kyoto.
4. 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.
5. Aunque no había consenso, algunos miembros del GIACC opinan que el Programa de acción no recoge los compromisos del artículo 2.2 del Protocolo de Kyoto.
6. A pesar de las considerables mejoras en rendimiento del combustible conseguidas por el sector aeronáutico y de las repercusiones de la actual crisis económica, el GIACC reconoce que el crecimiento previsto del tránsito aéreo internacional superará los beneficios derivados de la mayor eficiencia de los combustibles prevista actualmente, lo que se traducirá en un aumento anual del volumen de combustible consumido.
7. El GIACC recomienda una estrategia orientada a esfuerzos para alcanzar metas globales a las que se debería aspirar.
8. La meta a corto plazo (2012) 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.
9. En el GIACC se alcanzó un acuerdo sobre metas relacionadas con el rendimiento del combustible a mediano y largo plazo. Específicamente, el Grupo recomienda una mejora anual del 2% a mediano plazo hasta el año 2020. A largo plazo, el GIACC recomienda como meta a la que se debería aspirar una tasa de mejora del rendimiento del 2% anual de 2021 a 2050.
10. Estas metas se establecen sobre la base de pronósticos y el GIACC recomienda que se revisen periódicamente en función de los avances científicos y tecnológicos. Para conseguir estas metas se requerirá una importante inversión en desarrollo tecnológico.
11. Además de las metas de rendimiento del combustible, el Grupo examinó metas que pudieran indicar aspiraciones más ambiciosas. Con respecto a las metas a mediano plazo, las discusiones se centraron en

una meta de crecimiento neutro en carbono para 2020. En relación con las metas a largo plazo, el GIACC discutió las reducciones de las emisiones en carbono. En ningún caso se alcanzó un consenso, y el GIACC recomienda continuar trabajando en las metas a mediano y largo plazo.

12. Aunque no había consenso, algunos miembros del GIACC opinan que sería necesario y factible lograr un crecimiento neutro en carbono a mediano plazo, tomando el año 2005 como referencia, y alcanzar una reducción sustancial de las emisiones de CO₂ a largo plazo para la aviación internacional.
13. Según la estrategia recomendada, en virtud de las metas no se deberían atribuir obligaciones específicas a los Estados. Las distintas circunstancias, capacidades y contribución de los Estados desarrollados y en desarrollo a la concentración de las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación en la atmósfera determinarán cómo puede contribuir cada Estado a la consecución de las metas a las que se debería aspirar a escala mundial.
14. El GIACC recomienda que el Consejo adopte el paquete de medidas elaboradas por el GIACC que los Estados podrían elegir (<http://www.icao.int/>): desarrollo de tecnologías aeronáuticas, gestión mejorada del tránsito aéreo y del uso de las infraestructuras; operaciones más eficientes; medidas económicas/basadas en criterios de mercado y medidas normativas. El paquete debería incluir medidas para facilitar el acceso a ayuda, sobre todo a los países en desarrollo.
15. 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 desarrollando y actualizando según sea necesario las orientaciones a los Estados para la adopción de dichas medidas; por ejemplo, mecanismos para ayudar a los países en desarrollo y acceso a recursos financieros, transferencia de tecnologías y desarrollo de capacidades.
16. El GIACC reconoce que sigue habiendo desacuerdos sobre la aplicación de medidas basadas en criterios de mercado entre países. El GIACC recomienda que el Consejo de la OACI establezca un proceso que permita preparar un marco sectorial global en el que se inscriban las medidas basadas en criterios de mercado para la aviación internacional, teniendo en cuenta las conclusiones de la Reunión de alto nivel y el resultado de la Conferencia de las Partes (COP-15) con la perspectiva de completar este proceso a la mayor brevedad.
17. El GIACC recomienda que el Consejo anime a los Estados a que desarrollen planes de acción que permitan articular el enfoque propuesto en cada Estado, y a que remitan esos planes a la OACI.
18. 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 tráfico y consumo de combustible.
19. El GIACC también recomienda que el Consejo intente desarrollar enfoques para ofrecer asistencia técnica y financiera en el proceso de notificación a los países en desarrollo.
20. Asimismo, el GIACC recomienda que el Consejo intente desarrollar una norma de CO₂ para los nuevos tipos de aeronaves.
21. El progreso acumulativo conseguido por los Estados a escala global debe ser notificado por la OACI a la Asamblea cada tres años.