



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

PRIMERA REUNIÓN

Montreal, 25 - 27 de febrero de 2008

RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES — TERCER DÍA

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

Discusión general de los puntos de vista sobre las metas a las que se aspira en el corto, mediano y largo plazos y que pueden servir de guía para el Programa de acción

1. El GIACC intercambió puntos de vista en forma preliminar sobre las posibles metas a las que se aspira. Se convino en que el grupo no debería desviarse de su mandato estipulado en las atribuciones que se establecieron basándose en el Apéndice K (*Programa de acción de la OACI sobre la aviación internacional y el cambio climático*) de la Resolución A36-22 de la Asamblea (*Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente*). Se señaló que, como los Estados y las regiones estaban en diferentes niveles de desarrollo, cualquier meta a la que se aspirara a nivel micro generaría disensión. Por consiguiente, las metas a las que se aspire deberían ser a escala mundial, y la OACI proporcionaría una perspectiva abarcadora y un plazo para lograr las metas. También se indicó que el grupo debería pensar en términos amplios, más allá del aspecto cuantitativo de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación, y considerar otros objetivos, como compartir el conocimiento y difundir las mejores prácticas para limitar o reducir dichas emisiones, transferir tecnología y aumentar la capacidad de los Estados para tomar medidas. También se tomó nota de que la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) se había fijado la meta de crecimiento neutro en carbono para llegar en el futuro a la cifra de cero emisiones de carbono. Se planteó la pregunta de si el crecimiento del transporte aéreo anularía cualquier ganancia obtenida en ahorro de combustible. Se indicó que el grupo debería considerar la manera en que la OACI podría ayudar a la industria de la aviación a trabajar para alcanzar la meta de crecimiento neutro en carbono. Se destacó que, si bien la neutralidad en carbono parecía ser una buena forma de combatir el calentamiento del planeta, ésta no podía ser una meta mundial a la que se aspire, ya que los países en desarrollo desean que el crecimiento de su industria de la aviación continúe.

2. Al resumir este debate preliminar, el presidente indicó que el ahorro de combustible podría constituir un componente importante de las metas mundiales a las que se aspira en el corto, mediano y largo plazos y que podrían servir de guía para el Programa de acción. Su única conclusión fue que se necesitaba reflexionar aún más sobre este asunto basándose en el mandato del GIACC y en las declaraciones de los representantes de la industria de la aviación presentadas al grupo el día anterior.

Cuestión 4 del orden del día: Planes y calendarios para completar las tareas identificadas

Elaboración de un proyecto de programa de trabajo para el GIACC y asignación de tareas y responsabilidades, identificación de los documentos resultantes requeridos y definición de las tareas del secretario del GIACC y del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP)

3. El grupo examinó y aceptó un diagrama de flujo preparado por el presidente, en el que se ilustra el proceso general de trabajo del GIACC y cómo pueden utilizarse los documentos resultantes del GIACC, con sujeción a: la inclusión del “Marco de acción” en un documento resultante titulado “Asesoramiento del GIACC sobre el menú de medidas”; la inserción de un documento resultante adicional sobre medios de aplicación, después de aquél; la inclusión de “(datos)” en el texto resultante titulado “Asesoramiento del GIACC sobre vigilancia”; y la incorporación del elemento de orientación sobre políticas entre los recuadros titulados “Metas de la OACI” y “Medidas”. En el adjunto se reproduce la enmienda del diagrama de flujo.

4. Luego, el presidente propuso el establecimiento de varios grupos de tareas integrados por miembros del GIACC y sus asesores para consolidar puntos de vista y presentar las conclusiones para que el GIACC las considere en reuniones futuras. Sugirió la creación de un grupo de tareas de recopilación de datos, otro para desarrollar una concepción consolidada respecto de los elementos/medidas para limitar las emisiones y uno más para el inventario de posibles metas a las que se aspira para llevar a cabo el trabajo que debe completarse en la segunda reunión, así como la creación de un grupo de tareas sobre medios para medir el avance y otro para explorar formas eficaces de asistir a los Estados en reducir las emisiones (a través de transferencia de tecnologías y financiamiento innovador) para realizar el trabajo que debe completarse en las reuniones subsiguientes.

5. Sin embargo, a la luz de las deliberaciones, el grupo decidió adoptar un proceso modelo para determinar en qué casos había consenso y en cuáles no. Más tarde se podría realizar entre una y otra reunión cualquier tarea necesaria. Se convino en que los miembros presentarían, a más tardar el 30 de marzo de 2008, propuestas de elementos para integrarlos en el modelo, usando como guía los 12 elementos de las atribuciones del GIACC. Basándose en las propuestas recibidas, el secretario crearía el modelo para el 30 de abril de 2008 y lo pondría a disposición de los miembros a más tardar el 30 de mayo de 2008 para que lo examinen y hagan comentarios. Esos comentarios se publicarían en el sitio web especializado seguro del GIACC para garantizar plena transparencia. El secretario consolidaría todos los comentarios en una nota de estudio que se distribuiría a los miembros el 20 de junio de 2008 a más tardar y que serviría de base en las deliberaciones de la segunda reunión, que tendría lugar tres semanas más tarde. Quedó entendido que los miembros seguían teniendo la libertad de presentar notas de información y notas de estudio para someterlas a la consideración del grupo. Dichas notas se presentarían seis semanas antes de la reunión para dar suficiente tiempo para la traducción. Las notas presentadas después sólo se producirían en el idioma o idiomas en los que se proporcionaron.

6. Se pidió al secretario que preparara, para la próxima reunión, una nota de información o una de estudio sobre la recopilación de datos en el campo de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de la aviación. En esa nota se mencionarían, entre otros, los datos disponibles, sus limitaciones, las fuentes de terceros y el trabajo realizado por el CAEP en las áreas de recopilación de datos y elaboración de modelos.

7. Se tomó nota de que, en relación con una sugerencia hecha durante las deliberaciones, el Secretario General consideraría la redacción de una comunicación a los Estados sobre recopilación de datos en el campo de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de la aviación.

Definición de los métodos de comunicación entre los participantes y con el secretario

8. El secretario señaló que como las reuniones del GIACC se realizaban sin documentos impresos, las actividades de las reuniones “virtuales” se realizarían utilizando el sitio web especializado seguro, donde se publicaría toda la documentación que requiere ser distribuida, así como conferencias telefónicas y llamadas por medio de WebEx para llevar a cabo deliberaciones entre varias partes. Los medios preferidos de comunicación con los miembros serían los correos electrónicos. Se tomó nota de que los miembros podrían pedir que se diera acceso al sitio web especializado seguro a otros funcionarios. Sin embargo, sólo los miembros y sus asesores podrán expresar opiniones sobre los documentos publicados en el sitio web.

Análisis de las notas de consenso

9. El grupo consideró dos notas de consenso: una preparada por el presidente y otra por el Sr. K. Shibata (Japón). Puesto que en esta última nota se integraba gran parte de la del presidente, se decidió usarla como base del análisis para identificar los elementos de las deliberaciones del grupo en los que había consenso.

10. Ya que la nota sólo se publicó en inglés, las modificaciones no son pertinentes; sin embargo, el texto revisado que aprobó el grupo se reproduce a continuación (Nota de la traductora).

“La primera reunión del GIACC se celebró en la Sede de la OACI en Montreal, del 25 al 27 de febrero de 2008. En las deliberaciones, los miembros del GIACC identificaron los temas comunes que se mencionan a continuación:

- 1) La necesidad de abordar las cuestiones relativas al cambio climático bajo el liderazgo de la OACI y en estrecha coordinación con la CMNUCC. El GIACC es la evidencia de este liderazgo.
- 2) El crecimiento sostenible de la aviación es fundamental y positivo para la economía mundial. El GIACC debería encontrar soluciones ambiciosas pero viables.
- 3) La necesidad de abordar la cuestión de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de la aviación mediante un enfoque de varias líneas de acción que comprenda medidas operacionales, basadas en criterios de mercado y voluntarias, así como mejoras en ATM y adelantos tecnológicos (como se describe en las atribuciones del GIACC).
- 4) La necesidad de presentar medidas que los Estados puedan aplicar para responder a las posibles metas a las que se aspira a nivel mundial de acuerdo con las atribuciones y de conformidad con el Apéndice K de la Resolución A36-22 de la Asamblea, teniendo en cuenta las prioridades nacionales y regionales y reconociendo las condiciones económicas particulares de los países en desarrollo (responsabilidades comunes pero diferenciadas).
- 5) La aplicación del marco que permitirá a los Estados identificar las necesidades financieras y promover el uso de financiamiento innovador y transferencia de tecnologías a los países en desarrollo.
- 6) El GIACC debería tener acceso a datos actualizados”.

11. Además del texto del párrafo 10, que el grupo adoptó, el Sr. Shibata ofreció el resumen siguiente sobre las deliberaciones que tuvieron lugar durante la primera reunión del GIACC:

- “1. Metas mundiales a las que se aspira

Aunque varios miembros señalaron que se requieren metas más amplias y más atractivas para el público, la meta a la que se aspira (GAT) en términos de ahorro de combustible (GATFE) para la aviación internacional se propuso y se reconoció que era, por lo menos, uno de los componentes importantes de las metas en cuestión.

2. Elementos de acción del programa

A continuación, se identificaron ocho áreas, sin negar la importancia de otras:

- Nuevas normas sobre emisiones de CO₂ para las aeronaves
- Adelantos tecnológicos para aeronaves, incluida la modernización de la flota aérea
- Operación eficiente en aire y en tierra
- Mejoras en la gestión del tránsito aéreo (ATM)
- Combustibles alternativos
- Mejora de la infraestructura aeroportuaria
- Mecanismo basado en criterios de mercado
- Programa de compensación de carbono

Además, se destacaron la creación de capacidades, la transferencia de tecnología y el financiamiento innovador como medios eficaces para ayudar a los Estados a reducir las emisiones a través de medidas en las áreas antes mencionadas.

3. Recopilación de datos

Basándose en la propuesta relativa a la GATFE, se convino en recopilar los datos sobre la cantidad de consumo de combustible y de transporte en términos de ingresos por tonelada-kilómetro. Esta recopilación será considerada por la OACI, a través de una comunicación de la Organización a sus Estados miembros. Estos datos deberían considerarse antes de establecer la GATFE.

4. Medios para medir el progreso

Se convino en que cada Estado miembro supervisaría a sus transportistas aéreos para lograr la GATFE, con la supervisión de la OACI”.

12. Se tomó nota de que el punto número 4 anterior no se había discutido durante las deliberaciones del grupo.

Fechas y lugar de celebración de las próximas reuniones

13. El grupo decidió que su próxima reunión tendría lugar en la Sede de la OACI en Montreal, del 14 al 16 de julio de 2008. En relación con las preguntas formuladas respecto de invitar a organizaciones internacionales a la segunda reunión para que expresen sus puntos de vista y de otorgar estatus de observadores a los representantes de la industria de la aviación, se convino en que la reunión se concentraría en deliberaciones internas y que no habría participación alguna de representantes externos. Sin embargo, en virtud de que la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA) y la Organización Mundial del Turismo (OMT) de las Naciones Unidas solicitaron invitación para presentar sus puntos de vista, se convino en que se les daría la oportunidad de presentar sus opiniones por escrito y de que se podría tomar una decisión en el futuro respecto de invitarlas o no para hacer exposiciones orales. Quedó entendido que el grupo reconsideraría la cuestión de la participación de representantes externos al final de cada reunión.

14. El grupo también decidió que su tercera y cuarta reuniones se convocarían en la Sede de la OACI en Montreal del 16 al 18 de febrero de 2009 y del 1 al 3 de junio de 2009, respectivamente, a fin de dar espacio para la celebración de una reunión de alto nivel para examinar su Programa de acción antes de la 15ª reunión de la Conferencia de las Partes (COP 15) de la CMNUCC, programada para diciembre de 2009.

Clausura de la reunión

15. En nombre del Consejo, el Presidente expresó su sincero agradecimiento al presidente de la reunión por sus esfuerzos y a los miembros del GIACC por su espíritu de cooperación durante las deliberaciones. Tenía confianza en que el espíritu de cooperación prevalecería durante las futuras reuniones del GIACC.

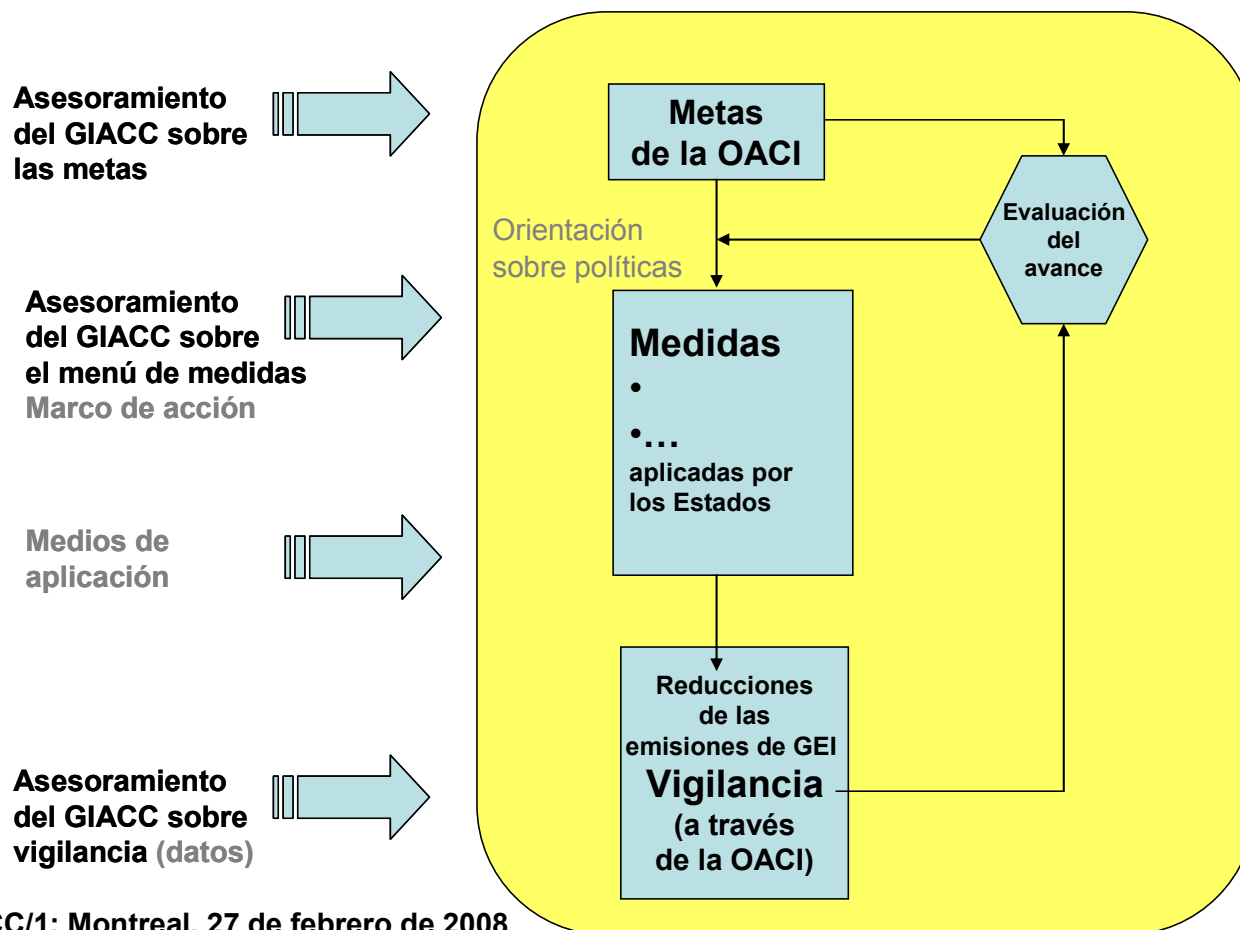
16. Al tomar nota de que, como fue convenido, en la próxima reunión del GIACC se decidiría quién sería su presidente, el Presidente del Consejo recomendó que, mientras tanto, todas las comunicaciones se coordinaran a través del presidente y el secretario actuales. Al observar que el grupo había identificado algunas áreas clave respecto del avance, instó a los miembros a que se mantuvieran en contacto con el presidente y el secretario a la espera de la segunda reunión, y a hacer sus recomendaciones y/o sugerencias con miras a hacer avanzar el mandato del grupo que se resume en las atribuciones.

17. Se tomó nota de que entre los miembros de los países en desarrollo se tenía la impresión de que el GIACC se beneficiaría de una mayor diversidad de opiniones si tuviera un presidente procedente de países en desarrollo en la próxima reunión y de que se pretendía proponer a la Sra. M. Mpofo (Sudáfrica) como presidenta. Se sugirió que ella podría trabajar con el presidente actual, mientras tanto, para garantizar el éxito de la segunda reunión.

18. Al indicar que el proceso de elección del presidente del GIACC era responsabilidad del Presidente del Consejo de la OACI y al confirmar que estaría preparado para cooperar con la Sra. Mpofo, el presidente agradeció a los miembros su colaboración constructiva, así como al Presidente del Consejo y a la Secretaría su apoyo a lo largo de la reunión.

ADJUNTO

Uso de los documentos resultantes futuros del GIACC



GIACC/1; Montreal, 27 de febrero de 2008
Refleja las deliberaciones de la reunión