



REUNIÓN DE ALTO NIVEL SOBRE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL Y EL CAMBIO CLIMÁTICO

Montreal, 7 - 9 de octubre de 2009

RESUMEN DE DECISIONES

(Presentado por la Secretaría)

Apertura de la reunión

1. La reunión de alto nivel fue inaugurada por el Sr. Roberto Kobeh González, Presidente del Consejo. En su discurso de apertura, el Presidente recalcó la necesidad de que en esta reunión se mostrara el liderazgo de la OACI en examinar el Programa de acción elaborado por el Grupo sobre la aviación internacional y el cambio climático (GIACC) y en recomendar las medidas ulteriores necesarias para ocuparse de las emisiones procedentes de la aviación internacional con la finalidad de proporcionar propuestas concretas a la Conferencia de las Partes (COP 15) en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), en diciembre de 2009.

Elección del presidente y vicepresidente de la reunión

2. Al haber sido sus candidaturas propuestas por Arabia Saudita y apoyadas por Ecuador, Egipto, México, Qatar y Sudáfrica, el Sr. Yap Ong Heng, Director General de la Administración de Aviación Civil de Singapur, fue elegido presidente de la reunión, y el Sr. Valery M. Okulov, Subsecretario de Transporte de la Federación de Rusia, fue elegido vicepresidente de la reunión.

Secretaría

3. La reunión tomó nota de que el Sr. R. Benjamin, Secretario General, sería el secretario de la reunión con el asesoramiento de la Sra. F. Odutola, D/ATB, y el Sr. J. Begin, C/CRC, y que la Sra. J. Hupe, C/ENV, ATB, sería la secretaria adjunta. También participarían algunos otros funcionarios principales del personal y se contaría con los recursos plenos de la Secretaría para la reunión.

Cuestión 1 del

orden del día: Metas a las que se aspira y opciones en materia de implantación

4. La reunión examinó las notas HLM-ENV/09-WP/3 (Decisión del Consejo acerca de la labor del GIACC), HLM-ENV/09-WP/4 (Informe del GIACC) y HLM-ENV/09-WP/5 (Metas a las que se aspira y opciones en materia de implantación) presentadas por la Secretaría y, asimismo, las notas de estudio presentadas por: Suecia, en nombre de la Unión Europea (UE) y los Estados miembros de la Conferencia europea de aviación civil (CEAC) (HLM-ENV/09-WP/14); Canadá, los Estados Unidos y México (HLM-ENV/09-WP/25); Australia (HLM-ENV/09-WP/21); los Emiratos Árabes Unidos (HLM-ENV/09-WP/24); el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Organización de servicios de navegación aérea civil (CANSO), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y el Consejo

Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA) (HLM-ENV/09-WP/19); y el Consejo internacional de aviación de negocios (IBAC) (HLM-ENV/09-WP/22), además de cuatro notas de información presentadas por la Secretaría.

5. Todos los participantes que tomaron la palabra expresaron su reconocimiento por la labor del GIACC y su apoyo a la decisión del Consejo de la OACI. Reconocieron que el Programa de acción sobre la aviación internacional y el cambio climático constituía un primer paso positivo en los esfuerzos de la OACI por ocuparse de la cuestión de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de la aviación internacional. También, reconocieron la necesidad de que el sector de la aviación siguiera desarrollándose en forma sostenible.

6. Hubo apoyo general para que la OACI siguiera ejerciendo su liderazgo y respecto de que era necesario que la OACI proporcione al proceso de la CMNUCC y a la COP 15 sugerencias concretas sobre cómo debería tratarse la cuestión del impacto de la aviación internacional en el cambio climático. También, se señaló que, dado el crecimiento que se espera en el sector para los próximos decenios, las metas a las que se aspira para lograr una mejora en el rendimiento de combustible del 2% anual que recomendó el GIACC no conducirían a reducciones absolutas de las emisiones de CO₂ de la aviación en el largo plazo.

7. Algunos Estados pusieron énfasis en que se requerirían metas de mediano y largo plazos más ambiciosas respecto a las reducciones de las emisiones internacionales para resolver el problema del aumento previsto de las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación internacional. Entre las propuestas de algunos Estados sobre metas más ambiciosas figuraban las siguientes:

- a) para el mediano plazo: un crecimiento neutro en carbono para el año 2020 (utilizando 2005 como año de referencia); y reducción de las emisiones para el año 2020 por debajo de los niveles de 2005, con la meta secundaria de una mejora anual en el rendimiento de combustible del 2% para 2013 a 2020 mediante contribuciones tecnológicas y operacionales;
- b) para el largo plazo: reducciones de las emisiones para el año 2050, incluido un 50% de reducción en comparación con los niveles de 2005 y reducción de las emisiones de acuerdo con el objetivo de no elevar la temperatura mundial promedio en más de 2°C por encima de los niveles preindustriales.

8. La industria de la aviación propuso la adopción de sus metas colectivas recomendadas para la aviación, que incluyen un 1,5% anual de mejora en el rendimiento respecto al CO₂ para un período que cubre hasta 2020, un crecimiento neutro en carbono a partir del 2020 y una meta de largo plazo del 50% de reducción en 2050 respecto de los niveles de 2005.

9. Algunos participantes expresaron la opinión de que sería difícil llegar a un acuerdo respecto de metas más ambiciosas durante esta reunión. Indicaron que a la luz del mandato asignado en la Resolución A36-22 de la Asamblea, en su Apéndice K, y teniendo en cuenta el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y el de capacidades respectivas de la CMNUCC, la postura de consenso desarrollada por el GIACC, respecto de las metas de rendimiento de combustible para el corto, mediano y largo plazos, debería mantenerse. Otros participantes sugirieron que se estableciera un proceso para preparar propuestas sobre metas más ambiciosas con la intención de finalizar la postura de la OACI en la 37ª Asamblea de 2010, teniendo en cuenta los resultados de la COP 15.

10. El IBAC, al que apoyaron varios Estados, propuso que la OACI considerara el desarrollo de un método de medición que no fuera el volumen de combustible consumido por tonelada-kilómetro de pago efectuada y que pudiera utilizarse para definir las metas de rendimiento de combustible para explotadores pequeños.

11. Para facilitar los futuros debates respecto de las metas a las que se aspira, el presidente estableció un grupo oficioso bajo su autoridad. El grupo se compuso de representantes de 18 Estados. El presidente comunicó a la reunión que cualquier recomendación del grupo oficioso se presentaría ante la Plenaria para examinarse en la reunión.

Cuestión 2 del

orden del día: Propuestas sobre estrategias y medidas para reducir las emisiones

12. La reunión examinó las notas HLM-ENV/09-WP/6 (Propuestas sobre estrategias y medidas para reducir las emisiones), HLM-ENV/09-WP/7 (Medios técnicos y operacionales para reducir las emisiones), HLM-ENV/09-WP/8 (Instrumentos basados en el mercado y el cambio climático) y HLM-ENV/09-WP/9 (Combustibles alternativos para la aviación) presentadas por la Secretaría, juntamente con las notas de estudio conexas presentadas por Suecia, en nombre de la UE y de los Estados miembros de la CEAC (HLM-ENV/09-WP/15), por Nigeria, en nombre de los Estados africanos (HLM-ENV/09-WP/28), por Egipto (HLM-ENV/09-WP/20), por los Emiratos Árabes Unidos (HLM-ENV/09-WP/23), por India (HLM-ENV/09-WP/26), por la OMC de las Naciones Unidas (HLM-ENV/09-WP/13) y por la OMI (HLM-ENV/09-WP/27).

13. Hubo acuerdo general de que la OACI debería continuar ejerciendo una función de liderazgo en todos los asuntos que se relacionan con la aviación internacional y el cambio climático. Asimismo, hubo acuerdo general sobre la necesidad de adoptar un enfoque integral para lograr reducciones en las emisiones procedentes de la aviación. Se expresó un amplio apoyo con respecto a que la OACI continuara el desarrollo de un conjunto de medidas, incluyendo medidas para prestar asistencia a los países en desarrollo; un proceso para elaborar un marco relativo a las medidas basadas en criterios de mercado en la aviación internacional; y la facilitación del desarrollo y utilización de combustibles alternativos para la aviación.

14. Los debates sobre la aplicación de medidas basadas en criterios de mercado reflejaron las opiniones divergentes expresadas durante las deliberaciones del GIACC. Muchos Estados manifestaron que era preciso que la OACI llevara a cabo las acciones necesarias para preparar un marco de medidas basadas en criterios de mercado que se basara en los resultados de esta reunión y la COP 15. Varios Estados propusieron cuestiones específicas para tenerlas en cuenta al desarrollar dicho marco, entre las que figuran:

- a) evaluar la posible contribución de las medidas basadas en criterios de mercado a los esfuerzos mundiales previstos en materia de reducción de las emisiones para el sector de la aviación internacional;
- b) cómo el sector de la aviación internacional podría tener acceso a las medidas basadas en criterios de mercado;
- c) la posibilidad de reunir recursos a partir de la aplicación de medidas basadas en criterios de mercado; y

- d) cómo dichos recursos deberían utilizarse de la mejor manera teniendo en cuenta lo que requieren los diferentes Estados y las necesidades específicas en materia de actividades de mitigación y adaptación.

15. Varios participantes señalaron que toda estrategia para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes de la aviación internacional debería tener en cuenta los principios pertinentes consignados en el Convenio de Chicago y en la CMNUCC. Asimismo, apoyaron el punto de vista de que el éxito de la implantación de las medidas dependía de circunstancias nacionales específicas, las necesidades en materia de tecnología y capacidades, así como de la provisión de recursos financieros adecuados.

16. Los participantes reconocieron la función potencial que los combustibles alternativos podían desempeñar en reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. Se señaló que la utilización de combustibles alternativos estaba vinculada a circunstancias nacionales específicas. Los participantes tomaron nota de que la Conferencia sobre la aviación y los combustibles alternativos se llevará a cabo en Río de Janeiro, en noviembre de 2009. Los resultados de esta conferencia también deberían señalarse a la atención de la CMNUCC.

Cuestión 3 del orden del día: Medios para medir el progreso

17. La reunión examinó la nota HLM-ENV/09-WP/10 (Medios para medir el progreso), presentada por la Secretaría, junto con una nota conexa presentada por Suecia en nombre de la UE y de los Estados miembros de la CEAC (HLM-ENV/09-WP/16).

18. Hubo acuerdo general de que la OACI debería tomar la iniciativa para establecer un mecanismo para medir o estimar, vigilar y verificar las emisiones mundiales de GEI producidas por la aviación internacional.

19. De conformidad con la decisión del Consejo, se reconoció que era necesario proporcionar a los Estados en desarrollo asistencia técnica y financiera para el procedimiento de notificación y el importante papel que la OACI podría desempeñar al respecto.

20. También se convino en la importancia de que los Estados apoyaran a la OACI proporcionando datos sobre tráfico y consumo de combustible en virtud del Artículo 67 del Convenio de Chicago según la recomendación del GIACC y perfeccionando su capacidad de elaboración de modelos.

21. La reunión reconoció la necesidad de que el Consejo examinara más a fondo un sistema de notificación que no impondría una carga adicional y sería coherente con los requisitos de notificación de la CMNUCC y otros afines.

22. Respecto a la decisión del Consejo relativa a los planes de acción de los Estados, la mayoría de los participantes expresó la opinión de que la OACI debería preparar, lo antes posible, la orientación necesaria para los Estados y considerar una excepción *de minimis* para evitar una carga administrativa innecesaria para los Estados que carecen de una actividad de aviación internacional importante.

**Cuestión 4 del
orden del día: Recursos financieros y humanos**

23. La reunión examinó la nota HLM-ENV/09-WP/11 (Recursos financieros y humanos) presentada por la Secretaría, y asimismo una nota de estudio conexa presentada por Suecia en nombre de la UE y de los Estados miembros de la CEAC (HLM-ENV/09-WP/17).

24. Hubo acuerdo general en el sentido de que, a fin de adelantar la implantación de la recomendación del GIACC relativa a los recursos financieros y humanos, como se menciona en la nota HLM-ENV/09-WP/11, era preciso que la OACI actuara como facilitadora para asistir a los Estados que lo necesiten a acceder a recursos financieros y que cooperara con otros organismos en este sentido.

25. Algunos delegados expresaron el punto de vista de que las medidas basadas en criterios de mercado para la aviación internacional, en el contexto de un futuro acuerdo sobre cambio climático, pueden jugar un papel importante en generar recursos financieros para los Estados en desarrollo. Otros delegados opinaron que la magnitud de la asistencia a los Estados en desarrollo, en términos de recursos financieros, transferencia de tecnología y creación de capacidades, determinará, en gran parte, en qué medida los Estados en desarrollo aplicarán los planes de acción y alcanzarán las metas.

26. Por lo que respecta al apoyo financiero de los Estados para las actividades de la Organización relacionadas con el medio ambiente, todos los Estados reconocieron la necesidad de contar con recursos adecuados para apoyar dichas actividades de la OACI, de conformidad con la función de liderazgo que se espera de ella en esta área. La reunión reconoció la importancia de que los Estados miembros contribuyan a los fondos voluntarios para el medio ambiente, a fin de apoyar actividades relacionadas con el medio ambiente, así como que debe darse la debida prioridad a dichas actividades en el próximo Presupuesto por programas de la OACI.

— FIN —