



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

Montreal, 7 - 9 de octubre de 2009

RESUMEN DE DECISIONES

7 de octubre de 2009

(Sesión de la mañana)

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 creciendo 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 con las metas a las que se aspira en el sentido de alcanzar una mejora del 2% anual en el rendimiento de combustible, de acuerdo con lo recomendado por el GIACC, no se lograría reducir las emisiones absolutas de CO₂ de la aviación.

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 y la industria de la aviación sobre metas más ambiciosas figuraban las siguientes: una meta de mediano plazo de crecimiento neutro en carbono para el año 2020 (utilizando 2005 como año de referencia); reducciones de las emisiones absolutas para el año 2020 en comparación con los niveles del año 2005; metas de largo plazo para reducir en 50% las emisiones para el año 2050; y una reducción de las emisiones absolutas consecuente con el objetivo de no aumentar la temperatura mundial promedio en más de 2°C por encima de los niveles preindustriales.

8. 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 (CBRD) y de capacidades respectivas de la CMNUCC, la postura de consenso desarrollada por el GIACC 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.

9. 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.

CONCLUSIONES¹

10. La Reunión llegó a la conclusión de que:

- a) el Programa de acción sobre la aviación internacional y el cambio climático de la OACI, que recomendó el GIACC y aceptó el Consejo de la OACI, proporciona un buen fundamento para la creación de un marco mundial que permita tratar la cuestión del impacto de la aviación internacional en el cambio climático;

¹ Más tarde, durante la reunión, se informará acerca de las conclusiones y recomendaciones relativas al nivel de ambición y sobre la implantación de las metas a las que se aspira.

- b) el sector de la aviación internacional necesita contribuir a los esfuerzos mundiales encaminados a resolver el problema del cambio climático, teniendo en cuenta su parte de responsabilidad;
- c) la industria de la aviación ha tomado medidas dinámicas al proponer metas de reducción de emisiones para el sector, es decir, las metas de la IATA de crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 y una reducción de emisiones del 50% para 2050;
- d) las metas a las que se aspira, adoptadas por el Consejo, de una mejora anual del 2% en el rendimiento de combustible de la aviación civil internacional, para los plazos corto, mediano y largo hasta 2012, 2020 y 2050, respectivamente, no reducirán las emisiones absolutas de CO₂ de la aviación.

— FIN —