



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 vespertina)

Cuestión 2 del

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

1. 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).

2. 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.

3. Los debates sobre la aplicación de medidas basadas en criterios de mercado reflejaron las opiniones divergentes expresadas durante las deliberaciones del GIACC. Algunos participantes expresaron inquietud con respecto a la aplicación de tales medidas, mientras que otros las apoyaron ya que contribuirían a que las medidas para abordar la cuestión de las emisiones de la aviación internacional fuesen, de modo global, eficaces en función de los costos.

4. 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.

5. 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.

CONCLUSIONES

La reunión llegó a la conclusión de que:

- a) la OACI continuará ejerciendo una función de liderazgo en abordar todos los asuntos que se relacionan con la aviación internacional, incluidos los asuntos relacionados con las emisiones de GEI;
- b) deberían reconocerse los principios y disposiciones sobre las responsabilidades comunes pero diferenciadas y las capacidades respectivas, siendo los países desarrollados quienes deberían asumir el liderazgo en el marco de la CMNUCC y el Protocolo de Kyoto;
- c) deberían reconocerse igualmente los principios de no discriminación y de igualdad y equidad de oportunidades para el desarrollo de la aviación civil internacional, establecidos en el Convenio de Chicago;
- d) deberían reconocerse las diferentes circunstancias entre los Estados con respecto a su capacidad para responder a los retos relacionados con el cambio climático así como la necesidad de prestar el apoyo necesario a los Estados que tienen necesidades particulares;
- e) es preciso adoptar un enfoque integral que comprenda medidas tecnológicas, operacionales y basadas en criterios de mercado para reducir las emisiones de la aviación, así como medidas para ayudar a los países en desarrollo, a fin de poder lograr el desarrollo sostenible de la aviación internacional y asegurar la eficacia en función de los costos de las medidas que adopte el sector;
- f) es preciso evaluar más a fondo el grado en que las medidas antes mencionadas permitirán lograr las reducciones de las emisiones mundiales que se esperan para el futuro;
- g) es preciso avanzar tecnológicamente en forma continua en cuanto al diseño de aeronaves, a fin de reducir aún más las emisiones de la aviación en la fuente;
- h) es esencial considerar cómo podría el sector de la aviación internacional tener acceso a las medidas basadas en criterios de mercado; y
- i) los combustibles alternativos tienen el potencial de reducir el impacto de la aviación internacional en el cambio climático.

RECOMENDACIONES

La reunión recomendó que:

- a) la OACI intensifique sus esfuerzos para establecer en forma expedita una norma sobre emisiones de CO₂ para los nuevos tipos de aeronaves;
- b) la OACI y sus Estados contratantes faciliten el desarrollo ulterior y la pronta implantación de medidas operacionales para reducir las emisiones de la aviación, lo que incluye el uso flexible del espacio aéreo y la navegación basada en la performance (PBN), a fin de mejorar el desarrollo sostenible de las operaciones de transporte aéreo;
- c) la OACI lleve a cabo los estudios necesarios que se requieren sobre medidas para tratar las emisiones de la aviación internacional a fin de informar adecuadamente a los Estados en sus deliberaciones durante el 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI en 2010;
- d) la OACI siga desarrollando metodologías para la obtención de beneficios ambientales y reducciones de CO₂ como resultado de la implantación de nuevas tecnologías, medidas operacionales y nuevos perfiles de vuelo y lleve a cabo su evaluación, de manera que los Estados puedan utilizarlas al preparar sus planes de acción;
- e) la OACI establezca un proceso para elaborar un marco relativo a las medidas basadas en criterios de mercado en la aviación internacional, teniendo en cuenta los resultados de la COP15, para someterlo a la consideración del 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI en 2010; y
- f) todos los Estados y organizaciones internacionales participen activamente en la Conferencia sobre la aviación y los combustibles alternativos (CAAF2009) a fin de compartir sus iniciativas y estrategias para fomentar dichas medidas y que la OACI presente información actualizada a la COP15 sobre las deliberaciones de la CAAF2009 respecto al desarrollo y utilización de combustibles alternativos para la aviación.

— FIN —