



NOTA DE ESTUDIO

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

Montreal, 7 - 9 de octubre de 2009

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL Y COMENTARIOS

(Nota presentada por la Secretaría)

Orden del día provisional

1. Metas a las que se aspira y opciones en materia de implantación
2. Propuestas sobre estrategias y medidas para reducir las emisiones
3. Medios para medir el progreso
4. Recursos financieros y humanos
5. Examen del Programa de acción sobre la aviación internacional y el cambio climático — recomendaciones para la COP 15

1. INTRODUCCIÓN

Antecedentes

1.1 La Reunión de alto nivel sobre la aviación internacional y el cambio climático (HLM-ENV) se iniciará con las formalidades de apertura a las 0930 horas del miércoles 7 de octubre de 2009 en la Sede de la OACI, en Montreal, Canadá.

1.2 Se convocó esta reunión como resultado de la Resolución A36-22: *Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente* del 36º período de sesiones de la Asamblea (Montreal, 18-28 de septiembre de 2007), en la que se reconocía la importancia crítica de que la OACI ofreciera su liderazgo continuo a la aviación civil internacional en limitar o reducir sus emisiones que contribuyen al cambio climático mundial. En particular, en el Apéndice K — *Programa de acción de la OACI sobre la aviación internacional y el cambio climático* de dicha Resolución se pedía que se convocara, oportunamente, una reunión de alto nivel para examinar el Programa de acción recomendado por el Grupo sobre la aviación internacional y el cambio climático (GIACC), teniendo en cuenta la 15ª Conferencia de las Partes (COP 15) en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC).

1.3 La OACI creó el GIACC en respuesta a lo solicitado en la citada Resolución y fue integrado por un grupo de altos funcionarios gubernamentales, representantes de todas las regiones de la OACI, con el propósito de preparar y recomendar al Consejo un enérgico Programa de acción sobre la aviación internacional y el cambio climático, basándose en el consenso, para que refleje la visión compartida y la firme voluntad de todos los Estados contratantes. La reunión HLM-ENV tiene como objetivo revisar el Programa de acción que recomienda el GIACC y que el Consejo examinó durante su 187º período de sesiones.

1.4 En diciembre de 2007, durante la COP 13 de la CMNUCC se lanzó un programa completo (denominado “Hoja de ruta de Bali”) para poder desarrollar un acuerdo futuro sobre cambio climático. Esta labor culminará en las conversaciones sobre cambio climático que tendrán lugar en diciembre de 2009 en Copenhague. La OACI y la CMNUCC establecieron dos corrientes de actividades independientes pero paralelas para prepararse para la COP 15.

1.5 Desde principios del 2008, los gobiernos han estado trabajado, bajo los auspicios del proceso de la CMNUCC, en la preparación de un acuerdo. Tratar la cuestión de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de la aviación es uno de los muchos controvertidos problemas del proceso de la CMNUCC. Esto se debe a que la Convención y su Protocolo de Kyoto excluyeron estas emisiones de los compromisos de reducción/limitación del Protocolo. Lo mismo es cierto para las emisiones procedentes del sector marítimo internacional. Durante las negociaciones en curso, varias Partes y organizaciones observadoras formularon las mismas propuestas sobre cómo tratar estas emisiones en un futuro acuerdo mundial sobre cambio climático.

1.6 Se prevé que, como resultado de la labor de la OACI (a través del GIACC y esta reunión HLM-ENV), se formulen propuestas concretas para tratar las emisiones procedentes de la aviación internacional como parte integral de la postura de la OACI para las deliberaciones de la COP 15 relativas al futuro acuerdo mundial en el marco de la CMNUCC.

Cuestiones de organización

1.7 El orden del día provisional de la reunión, que se presentará para su adopción, no cubrirá declaraciones generales de participantes. Sin embargo, se invita a los Estados contratantes de la OACI y a las organizaciones internacionales a que envíen electrónicamente sus declaraciones por escrito, que se publicarán en una parte del sitio web de la OACI dedicada a este fin.

1.8 Se invita a los participantes a consultar el calendario provisional (HLM-ENV/09-WP/2, Apéndice A) que estará disponible en el sitio web de la OACI para conocer el programa de trabajo propuesto para la reunión HLM-ENV.

1.9 A excepción de la inauguración que tendrá lugar a las 0930 horas el primer día, el horario de las reuniones es de las 0900 a las 1200 horas y de las 1500 a las 1800 horas. Las sesiones se organizarán en consecuencia.

1.10 En la medida de lo posible, esta reunión se realizará sin utilizar documentos impresos. Ninguna de la documentación publicada en forma electrónica antes de la reunión se distribuirá en forma impresa. Sin embargo, una vez iniciada la reunión, los documentos se imprimirán y distribuirán (por duplicado para cada Estado y un ejemplar para cada organización observadora).

2. ORDEN DEL DÍA COMENTADO

Cuestión 1 del

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

2.1 *Antecedentes:* Al adoptar el Programa de acción convenido por medio del consenso en el seno del GIACC, el Consejo de la OACI destacó la importancia y urgencia de encontrar la forma de limitar o reducir el impacto de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de la aviación civil internacional en el cambio climático. Reconoció el progreso que el GIACC logró para dicho fin y que, aprovechando el trabajo del GIACC, la OACI necesitaba preparar un mensaje que presentará ante la COP 15.

2.2 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 abarca la identificación de posibles metas mundiales a las que podría aspirar la aviación internacional en cuanto al rendimiento de combustible y posibles opciones de implantación.

2.3 El GIACC se centró en esta área de trabajo durante su tercera y su cuarta reuniones, teniendo en cuenta las recomendaciones de un grupo de trabajo del GIACC y la labor del CAEP relativa a la evaluación de las emisiones actuales de CO₂ y la cuantificación de las futuras tendencias de las emisiones de CO₂ y las mejoras en rendimiento de combustible del sistema de la aviación mundial para el período de 2006 a 2050.

2.4 Luego de deliberar ampliamente, el GIACC adoptó las metas mundiales a las que se aspira en la forma de mejoras anuales en rendimiento de combustible (2%) hasta el 2050. Aunque el GIACC también consideró metas más ambiciosas para mejorar el rendimiento de combustible (2,5% y 3%), no fue posible llegar a un acuerdo sobre ninguna de ellas debido, entre otras cosas, a la incertidumbre asociada al logro de dichas metas.

2.5 Otras metas que consideró el GIACC (sin haberse logrado un acuerdo definitivo respecto a ninguna de ellas) incluyen las basadas en un crecimiento neutro en carbono, o la neutralidad en carbono, que podrían lograrse mediante la aplicación de medidas técnicas y/o el uso de medidas basadas en criterios de mercado.

2.6 *Medidas previstas:* Se invitará a la reunión HLM-ENV a que considere el informe del GIACC que figura en el documento HLM-ENV/09-WP/4 y la decisión del Consejo respecto al informe del GIACC que figura en la nota HLM-ENV/09-WP/3. También, dicha reunión será invitada a examinar las recomendaciones propuestas en la nota HLM-ENV/09-WP/5 acerca de las metas a las que se aspira y las opciones en materia de implantación, así como otros documentos recibidos de los Estados y las organizaciones internacionales, y a acordar medidas en cuanto a estas recomendaciones. Además, se invitará a la reunión HLM-ENV a tomar nota, entre otros, de la reciente Sesión del Foro de las Principales Economías sobre Energía y Cambio Climático que tuvo lugar en L’Aquila, Italia el 9 de julio de 2009 y a que considere si:

- a) la OACI debería presentar en la COP 15 un marco mundial para abordar la cuestión del impacto de la aviación internacional en el cambio climático;
- b) las metas de rendimiento de combustible solas serían suficientes para reducir la contribución absoluta de emisiones de GEI de la aviación; y
- c) podría acordarse una meta más ambiciosa para reducir las emisiones de la aviación internacional.

HLM-ENV/09-WP/3: Decisión del Consejo sobre el informe del GIACC

HLM-ENV/09-WP/4: Informe del GIACC

HLM-ENV/09-WP/5: Metas a las que se aspira y opciones en materia de implantación

HLM-ENV/09-IP/1: Resolution A36-22: Consolidated Statement of continuing ICAO policies and practices related to environmental protection (36° período de sesiones de la Asamblea de la ICAO)

HLM-ENV/09-IP/2: Minutes of the 13th and 14th meetings of the 187th Session of the ICAO Council

HLM-ENV/09-IP/3: Declaration of the Leaders of the Major Economies Forum on Energy and Climate Change (Cumbre del G8 de 2009, L’Aquila, Italia, 9 de julio de 2009)

HLM-ENV/09-IP/4: Aviation’s Contribution to Climate Change

Cuestión 2 del**orden del día: Propuestas sobre estrategias y medidas para reducir las emisiones**

2.7 *Antecedentes:* 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 abarca la solicitud para que el Consejo prepare un enérgico Programa de acción que incluya estrategias y medidas para reducir las emisiones.

2.8 El GIACC se centró en esta área de trabajo durante su tercera y su cuarta reuniones, teniendo en cuenta las recomendaciones de dos de sus grupos de trabajo: uno sobre medidas para reducir las emisiones y otro sobre medidas basadas en criterios de mercado y encargado de aprovechar la labor del CAEP sobre instrumentos relacionados con medidas basadas en criterios de mercado, incluido el comercio de derechos de emisión.

2.9 El GIACC recomendó un conjunto de medidas del que los Estados puedan elegir a fin de reducir las emisiones de la aviación internacional, el cual cubre el desarrollo de tecnologías relacionadas con las aeronaves, mejor gestión del tránsito aéreo y mejor uso de la infraestructura, operaciones más eficientes, medidas económicas/basadas en criterios de mercado y medidas normativas. Cada Estado tendría la autoridad definitiva para elegir la gama de medidas que resulte apropiada a sus circunstancias, de conformidad con las metas mundiales a las que se aspira. Debería alentarse a los Estados a que preparen y presenten a la OACI planes de acción individuales.

2.10 La opinión de las Partes en la CMNUCC sigue dividida en cuanto al problema de cómo tratar las emisiones procedentes de la aviación y el transporte marítimo internacionales en el marco del futuro acuerdo de la CMNUCC, siendo que algunos Estados están dispuestos a establecer metas para estos sectores bajo la CMNUCC y otros apoyan la coordinación de todos los aspectos de las emisiones de la aviación y el transporte marítimo internacionales en el marco de la OACI y la OMI, respectivamente. Las Partes prepararon textos concretos sujetos a negociación para apoyar los debates de la CMNUCC. Entre las propuestas específicas para la aviación internacional figuran: las enmiendas del Artículo 2.2 del Protocolo de Kyoto; la inclusión de metas para la aviación internacional; y la creación de un gravamen impuesto a la aviación internacional a fin de obtener recursos financieros para las medidas de mitigación y adaptación en un futuro acuerdo.

2.11 *Medidas previstas:* Se invitará a la reunión HLM-ENV a que considere el informe del GIACC que figura en el documento HLM-ENV/09-WP/4 y la decisión del Consejo respecto al informe del GIACC que figura en la nota HLM-ENV/09-WP/3. También, dicha reunión será invitada a examinar las recomendaciones propuestas en las notas HLM-ENV/09-WP/6, WP/7, WP/8 y WP/9 y otros documentos recibidos de los Estados y las organizaciones internacionales, y a acordar medidas en cuanto a estas recomendaciones. Además, se invitará a la reunión HLM-ENV a considerar, entre otros, si la OACI debería:

- a) encargar un estudio para hacer avanzar la labor del GIACC relativa a propuestas de estrategias y medidas para reducir las emisiones y, en caso afirmativo, decidir cuál sería el contenido específico del estudio y su plazo de realización, teniendo en cuenta la urgencia de llegar a un acuerdo sobre esta cuestión;
- b) establecer una norma de emisiones de CO₂ para aeronaves y promover la elaboración e implantación futuras de medidas operacionales para reducir las emisiones de la aviación;

- c) establecer un proceso para desarrollar un marco de medidas basadas en criterios de mercado para la aviación internacional, teniendo en cuenta las conclusiones de la reunión HLM-ENV y los resultados de la COP 15, para el 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI que se llevará a cabo en 2010; y
- d) incorporar en la postura que se entregará ante la COP 15 la hoja de ruta sobre la aviación y los combustibles alternativos que la Conferencia sobre aviación y combustibles alternativos deberá establecer.

HLM-ENV/09-WP/3: Decisión del Consejo sobre el informe del GIACC

HLM-ENV/09-WP/4: Informe del GIACC

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 criterios de mercado y cambio climático

HLM-ENV/09-WP/9: Combustibles alternativos para la aviación

Cuestión 3 del

orden del día: Medios para medir el progreso

2.12 *Antecedentes:* En el seno de la CMNUCC, desde sus inicios, se ha reconocido la necesidad de que las metas sean mensurables, notificables y verificables (MRV), y la medición de las emisiones de la aviación civil internacional ha sido un desafío debido a la dificultad de atribuir dichas emisiones a los Estado en forma individual.

2.13 El GIACC se centró en esta área de trabajo durante su tercera y su cuarta reuniones, teniendo en cuenta las recomendaciones de un grupo de trabajo del GIACC, los resultados de la 14ª reunión del Grupo de expertos sobre estadísticas (STAP/14), las deliberaciones que tuvieron lugar durante una reunión técnica para tratar la recopilación de datos de combustible y la información que proporcionó la Secretaría.

2.14 Entre otras cosas, el GIACC reconoció que los Estados contratantes deberían desarrollar informes anuales detallados sobre las medidas que están tomando para contribuir a alcanzar la meta mundial a la que se aspira. También, reconoció que la OACI debería desempeñar una función de liderazgo en coordinar la recopilación y el análisis de datos obtenidos de todas las fuentes disponibles, aprovechando los arreglos existentes en el marco del Artículo 67 del Convenio de Chicago y las capacidades de elaboración de modelos disponibles en la Organización.

2.15 *Medidas previstas:* Se invitará a la reunión HLM-ENV a que considere el informe del GIACC que figura en el documento HLM-ENV/09-WP/4 y la decisión del Consejo respecto al informe del GIACC que figura en la nota HLM-ENV/09-WP/3. También, dicha reunión será invitada a examinar las recomendaciones propuestas en la nota HLM-ENV/09-WP/10 y otros documentos recibidos de los Estados y las organizaciones internacionales, y a acordar medidas en cuanto a estas recomendaciones.

HLM-ENV/09-WP/3: Decisión del Consejo sobre el informe del GIACC

HLM-ENV/09-WP/4: Informe del GIACC

HLM-ENV/09-WP/10: Medios para medir el progreso

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

Cuestiones financieras generales

2.16 *Antecedentes:* En el Programa de acción del GIACC figuran referencias específicas a aspectos relacionados con los recursos financieros y humanos. Concretamente, se reconoce que para el logro de metas que permitan mejorar el rendimiento de combustible (2% anual hasta 2050) “se requerirá invertir de manera considerable en desarrollo tecnológico” (párrafo 10); se propone un conjunto de medidas entre las que figuran “medidas para facilitar el acceso a asistencia, en particular en el caso de los países en desarrollo” (párrafo 14), y “aquellas relativas a la asistencia para los países en desarrollo, el acceso a recursos financieros, la transferencia de tecnología y el desarrollo de capacidad” (párrafo 15); y se recomienda que “el Consejo desarrolle enfoques que permitan proporcionar asistencia técnica y financiera a los países en desarrollo con respecto al proceso de notificación” (párrafo 19).

2.17 También, en el proceso de la CMNUCC hay varias propuestas que se están examinando y que podrían conducir a cierta forma de gravámenes impuestos al sector de la aviación internacional y asociados a sus niveles de emisión de gases de efecto invernadero. Los fondos recolectados podrían usarse para financiar los procesos de la mitigación y la adaptación en los países en desarrollo. Ya sea como resultado de las negociaciones de la COP 15 de la CMNUCC o a través de algunos mecanismos financieros alternativos propuestos en las deliberaciones de la OACI, existe la posibilidad de que se requiera que la Organización administre fondos asociados a las iniciativas del sector de la aviación internacional en materia de cambio climático.

2.18 En el documento HLM-ENV/09-WP/11 se resume cómo pueden utilizarse los fondos generados de los ingresos procedentes de los mecanismos financieros relacionados con las emisiones de la aviación.

2.19 *Medidas previstas:* (Véase el párrafo 2.20).

Cuestiones internas de la OACI sobre los recursos financieros y humanos

2.20 *Antecedentes:* Durante la 14ª sesión de su 182º período de sesiones, el Consejo estableció un fondo ambiental voluntario a fin de financiar las iniciativas adicionales relacionadas con el medio ambiente que se solicitaron durante el 36º período de sesiones de la Asamblea. Se pidió a los Estados contratantes que contribuyeran al fondo lo antes posible para apoyar estas iniciativas. El fondo tiene la finalidad de cubrir actividades ambientales, incluida la contratación de tres especialistas en medio ambiente, hasta el 2010, pero debido a que hasta ahora las contribuciones son insuficientes, el fondo se agotará a finales de 2009.

2.21 *Medidas previstas:* Se invitará a la reunión HLM-ENV a que examine las recomendaciones propuestas en la nota HLM-ENV/09-WP/11 y a acordar medidas en cuanto a estas recomendaciones. En particular, se invitará a la reunión HLM-ENV a reconocer la necesidad de contar con recursos adicionales para facilitar la implantación de las todas las medidas recomendadas, incluido el posible establecimiento de un marco financiero para asistir a los países en desarrollo, que deberán tomar los Estados y la Secretaría, así como a recomendar a la OACI que dé los pasos necesarios para responder a este desafío.

**Cuestión 5 del Examen del Programa de acción sobre la aviación internacional y el cambio
orden del día: climático — recomendaciones para la COP 15**

2.22 La finalidad de la reunión HLM-ENV es revisar el Programa de acción, recomendado por el GIACC y examinado por el Consejo, y otras recomendaciones, a fin de que la OACI pueda formular comentarios a la COP 15 que se celebrará en Copenhague en diciembre de 2009.

2.23 *Medidas previstas:* Se invitará a la reunión HLM-ENV a que examine las recomendaciones propuestas en la nota HLM-ENV/09-WP/12 y a acordar medidas en cuanto a estas recomendaciones. Esto, junto con las decisiones previas de la reunión, se presentará en la forma de una declaración, que el Consejo examinará en su 188º período de sesiones, permitiendo a la OACI formular comentarios ante la COP 15, en diciembre de 2009.

<i>HLM-ENV/09-WP/12: Elementos de la postura de la OACI para la COP 15</i>
--

— FIN —