



NOTA DE ESTUDIO

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

Montreal, 7 - 9 de octubre de 2009

Cuestión 1 del

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

DECISIÓN DEL CONSEJO ACERCA DE LA LABOR DEL GRUPO DE EXPERTOS SOBRE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL Y EL CAMBIO CLIMÁTICO (GIACC)

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

En esta nota se presenta ante la reunión HLM-ENV la decisión del Consejo de la OACI acerca de la labor del Grupo de expertos sobre la aviación internacional y el cambio climático (GIACC).

Las medidas propuestas a la reunión HLM-ENV figuran en el párrafo 3.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Programa de acción sobre la aviación internacional y el cambio climático que se había acordado por consenso en el seno del Grupo de expertos sobre la aviación internacional y el cambio climático (GIACC) se sometió a la consideración del Consejo de la OACI en las 13ª y 14ª sesiones de su 187º período de sesiones. Durante la 14ª sesión de este período de sesiones del Consejo, se aceptó plenamente el Programa de acción. Las actas en las que se consignaron las deliberaciones del Consejo sobre este tema (C-MIN 187/13 y 14) se ponen a disposición de esta reunión en la nota HLM-ENV/09-IP/2.

1.2 El Programa de acción constituye un aspecto que pudo convenirse por medio del consenso en el seno del GIACC. Sin embargo, hay varios temas en los que no hubo acuerdo general, pero respecto de los cuales los miembros expresaron puntos de vista muy elaborados. Éstos son, entre otros, el deseo de adoptar metas más ambiciosas que reflejen el deseo de preparar un conjunto específico de medidas basadas en criterios de mercado y de establecer medidas concretas para ofrecer apoyo a los países en desarrollo (se proporciona más información en las notas HLM-ENV/09-WP/4 a WP/11).

1.3 En los debates subsiguientes, el Presidente del Consejo invitó a todos los Representantes a que alentarán a sus autoridades a participar en la Reunión de alto nivel sobre la aviación internacional y el cambio climático. Confío en que dicha reunión dará resultados positivos y ofrecerá a la OACI una orientación clara que la ayudará en sus preparativos para la 15ª reunión de la Conferencia de las Partes

(COP 15) de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) (Copenhague, 7 – 18 de diciembre de 2009) y en su labor futura sobre medio ambiente.

1.4 El Consejo destacó la importancia y urgencia de encontrar un medio de limitar o reducir el impacto de las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación civil internacional en el cambio climático. Reconoció el avance que el GIACC ha logrado para dicho fin y que, a partir de la labor del GIACC, la OACI necesitaba preparar un mensaje para presentarlo en la COP 15.

2. DECISIÓN DEL CONSEJO

2.1 El texto que sigue es un extracto de la decisión que el Consejo tomó acerca del Programa de acción sobre la aviación internacional y el cambio climático en la 14ª sesión de su 187º período de sesiones (C-DEC 187/14).

“ ...

2. Al adoptar la decisión propuesta por los 15 Representantes en el Consejo de los Estados representados en el GIACC, el Consejo:

- a) aceptó plenamente el Programa de acción¹ como medida positiva para limitar o reducir el impacto de la aviación en el clima;
- b) reafirmó la importancia crítica de abordar el cambio climático y, por ende, reconoció la necesidad de esforzarse para encontrar maneras y medios que permitan limitar o reducir el impacto de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes de la aviación civil internacional en el clima mundial;
- c) recalcó que los resultados del GIACC y esta decisión del Consejo no prejuzgarían el resultado de las negociaciones en el marco de la CMNUCC y el Protocolo de Kyoto;
- d) reconoció los principios y disposiciones sobre las responsabilidades comunes pero diferenciadas y las capacidades respectivas, y el hecho de que los países desarrollados tomaran la iniciativa en el marco de la CMNUCC y el Protocolo de Kyoto;
- e) también reconoció los principios de no discriminación y de igualdad y equidad de oportunidades para el desarrollo de la aviación internacional establecidos en el Convenio de Chicago;
- f) tomó nota de que, si bien no hubo consenso, algunos miembros del GIACC opinaban que en el Programa de acción no se abordaban los compromisos que figuran en el Artículo 2.2 del Protocolo de Kyoto;
- g) tomó nota de que, a pesar de las importantes mejoras logradas en cuanto al rendimiento del combustible en el sector de la aviación y el impacto de la actual contracción de la actividad económica, el Consejo reconoció que el crecimiento previsto del tráfico aéreo internacional tendría más peso que las ganancias que aportan las mejoras actualmente previstas en el rendimiento del combustible, lo cual hace aumentar año a año el total de combustible consumido;

¹ El Programa de acción del GIACC figura en el Apéndice A de la nota HLM-ENV/09-WP/4.

- h) recomendó una estrategia con respecto a las iniciativas para lograr las metas a las que se aspira mundialmente. La meta a corto plazo para 2012 convenida por el GIACC correspondía a mejoras en el rendimiento promedio de combustible de la flota en servicio en operaciones de aviación internacional, que equivalen a una tasa del 2% anual, calculada basándose en el volumen de combustible consumido por ingresos por tonelada-kilómetro efectuada;
- i) apoyó el Acuerdo del GIACC con respecto a metas relativas al rendimiento del combustible para los plazos mediano y largo. Concretamente, el Consejo respaldó una mejora anual del 2% para el mediano plazo hasta 2020. Para el largo plazo, el Consejo respaldó una tasa anual de mejoras en el rendimiento del combustible del 2% desde 2021 hasta 2050, como meta a la que se aspira mundialmente;
- j) reconoció que estas metas se habían establecido basándose en pronósticos y el Consejo encargó que las mismas se examinaran periódicamente, teniendo en cuenta los adelantos científicos y tecnológicos. El logro de estas metas exigiría una inversión considerable en cuanto a desarrollo tecnológico;
- k) afirmó que, además de las metas relativas al rendimiento del combustible, el punto de concentración serían las metas que puedan indicar expectativas más ambiciosas. Para el plazo mediano, las deliberaciones se centraron en una meta de crecimiento neutro en carbono para 2020. Para el largo plazo, podría deliberarse con respecto a la reducción de las emisiones de carbono. No existía el consenso en ninguno de los dos casos, pero se recomendaba continuar trabajando en relación con las metas de mediano y largo plazos;
- l) reconoció que, si bien no hubo consenso, a juicio de algunos miembros del GIACC sería necesario y factible lograr crecimiento neutro en carbono a mediano plazo, en relación con el punto de referencia de 2005, y lograr una reducción considerable de las emisiones de CO₂ para el largo plazo para la aviación internacional a escala mundial;
- m) reconoció que, en el marco de la estrategia recomendada, las metas no atribuirían obligaciones específicas a cada Estado individual. Las circunstancias diferentes, las capacidades respectivas y la contribución de los Estados en desarrollo y desarrollados respecto a la concentración de las emisiones de GEI de la aviación en la atmósfera, determinarían la forma en que cada Estado podría contribuir al logro de las metas a las que se aspira mundialmente;
- n) convino en la adopción de un conjunto de medidas elaboradas por el GIACC, del cual los Estados podrían escoger (<http://www.icao.int/>), que abarca medidas relativas al desarrollo de tecnología relacionada con las aeronaves, mejor utilización de la gestión y la infraestructura del tránsito aéreo, operaciones más eficientes, medidas económicas/basadas en criterios de mercado y medidas normativas. El conjunto incluye medidas para facilitar el acceso a asistencia, en particular en el caso de los países en desarrollo;
- o) dio instrucciones para que la Secretaría de la OACI elaborara aún más la primera tabla en la que figura el conjunto de medidas, y encargó que la Secretaría continuara preparando y actualizando, según sea necesario, orientaciones para los Estados con respecto a la adopción de estas medidas, que incluyen las relativas a la asistencia para los países en desarrollo, así como el acceso a recursos financieros, la transferencia de tecnología y el desarrollo de capacidad;

- p) reconoció que sigue existiendo desacuerdo con respecto a la aplicación de medidas basadas en criterios de mercado en los distintos países. El Consejo se comprometió a establecer un proceso para elaborar un marco para las medidas basadas en criterios de mercado en la aviación internacional, teniendo en cuenta las conclusiones de la reunión de alto nivel y los resultados de la COP/15 de la CMNUCC, con miras a completar esta tarea con toda prontitud;
- q) alentó a los Estados a preparar planes de acción para formular el enfoque propuesto en cada Estado y registrar en la OACI los planes pertinentes;
- r) encargó a la Secretaría que preparara e implantara un mecanismo en virtud del Artículo 67 del Convenio para recopilar anualmente de los Estados los datos sobre tráfico y consumo de combustible;
- s) habría de explorar enfoques que permitieran proporcionar asistencia técnica y financiera a los países en desarrollo con respecto al proceso de notificación;
- t) encargó a la Secretaría que elaborara, por conducto del CAEP, una norma sobre CO₂ para los nuevos tipos de aeronaves;
- u) dio instrucciones para que la Secretaría informara a la Asamblea cada tres años, por conducto del Consejo; y
- v) reconoció al GIACC, con agradecimiento, por la oportuna finalización de su labor, cumpliendo con ello el mandato que se le había asignado (A36-22 Apéndice K).

3. Además, el Consejo encargó que el CAEP modificara sus actividades en consecuencia y llevara a cabo las tareas necesarias para la entrega del Programa de acción convenido.

...”

3. **MEDIDAS PROPUESTAS A LA REUNIÓN DE ALTO NIVEL**

3.1 Se invita a la reunión a:

- a) convenir en que la labor del GIACC proporciona el fundamento para crear un marco mundial que permite tratar la cuestión del impacto de las emisiones de la aviación internacional en el cambio climático; y
- b) convenir en que la OACI debería presentar ante la COP 15 un marco mundial para tratar la cuestión del impacto de las emisiones de la aviación internacional en el cambio climático.

— FIN —