



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**

METAS A LAS QUE SE ASPIRA

(Nota presentada por Suecia, en nombre de la Comunidad Europea y sus Estados miembros¹ y por los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil²)

RESUMEN

En la presente nota se esbozan las medidas que han de tomarse a nivel de la OACI respecto a la determinación de las metas a las que se aspira.

Las medidas propuestas a la HLM-ENV figuran en el párrafo 5.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Comunidad Europea (CE) y sus Estados miembros y los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) consideran que el informe final del Grupo sobre la aviación internacional y el cambio climático (GIACC) y la decisión adoptada posteriormente por el Consejo de la OACI en su 188º período de sesiones han sentado las bases para la elaboración de la estrategia de la OACI relativa a las repercusiones de la aviación internacional en el cambio climático. En la presente nota se proponen medidas que han de tomarse a nivel de la OACI respecto a ciertas cuestiones examinadas por la HLM a fin de demostrar que la aviación internacional está dispuesta a contribuir efectivamente a la reducción global de las emisiones de gases de efecto invernadero, confirmando así el papel esencial de la OACI antes de celebrarse en Copenhague en diciembre de 2009 la reunión COP 15 de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC). Deberían revisarse las metas y calendarios a la luz de los resultados de dicha reunión.

¹ Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumania, Reino Unido, República Checa y Suecia. Todos estos 27 Estados son también miembros de la CEAC.

² Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Croacia, Georgia, Islandia, La ex República Yugoslava de Macedonia, Mónaco, Montenegro, Noruega, República de Moldova, San Marino, Serbia, Suiza, Turquía y Ucrania.

1.2 Las ambiciosas metas para atenuar el cambio climático, encaminadas a limitar el aumento de la temperatura media mundial a no más de 2°C por encima de los niveles preindustriales, según lo convenido por el G8 y el Foro de las principales economías, exigen la contribución de todos los sectores de la economía, incluida la aviación internacional, que representa una fuente significativa y creciente de emisiones. Por consiguiente, el establecimiento de metas de reducción vinculantes para las emisiones de la aviación internacional constituye un elemento importante de esta estrategia global. Como en el caso de las negociaciones internacionales sobre el cambio climático, la necesidad de asistencia financiera a los Estados menos desarrollados en relación con la atenuación y adaptación constituirá un punto importante que deberá analizarse. Estas cuestiones se analizarán en el contexto más amplio de las negociaciones de la CMNUCC. No obstante, la HLM constituye una oportunidad única para que la OACI contribuya a este proceso y proponga lo que se considere que la aviación internacional podría lograr y así preparar la presentación de la OACI ante la reunión COP 15. El hecho de aceptar que cierto nivel de ambición es efectivamente posible para la aviación no debería perjudicar la postura de los Estados contratantes en las negociaciones de la CMNUCC, donde tendrán que determinar las metas vinculantes apropiadas.

2. CALENDARIOS

2.1 Para facilitar la necesaria cooperación entre la OACI y la CMNUCC, las metas adoptadas deberían seguir los mismos calendarios. Basándose en ello, el GIACC recomendó 2012, 2020 y 2050 como fechas apropiadas para las metas a corto, medio y largo plazo, respectivamente. Sin embargo, dado que aún no se han establecido los calendarios para el régimen de la CMNUCC posteriormente a 2012, debería reconocerse que tal vez sea necesario adaptar las metas de la OACI en materia de cambio climático a fin de reflejar los calendarios que puedan establecerse en el proceso CMNUCC.

2.2 Las metas expresadas como limitación o reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero exigen que se adopte una referencia para poder medir el progreso acumulativo. Como en el caso de las fechas establecidas, toda referencia debería armonizarse con los calendarios de la CMNUCC.

3. NIVEL APROPIADO DE AMBICIÓN Y FACTIBILIDAD DE LAS METAS

3.1 Meta a corto plazo

3.1.1 El GIACC recomendó como meta a corto plazo para el período 2010-2012 una mejora anual del 2% del rendimiento del combustible para la flota en servicio de la aviación civil internacional. Esta meta representaría una mejora acumulativa de más del 13% respecto al año de referencia 2005. Si se calcula basándose en la mejora media anual desde 1990, dicha meta a corto plazo indica que continúan los esfuerzos en curso para mejorar el rendimiento del combustible antes de que entren en vigor nuevas medidas.

3.2 Metas a medio plazo

3.2.1 El GIACC recomendó como meta a medio plazo para el período 2013-2020 una mejora anual del 2% del rendimiento del combustible para la flota en servicio de la aviación civil internacional. Esto representaría una mejora acumulativa de más del 26% respecto al año de referencia 2005. La adopción de dicha meta de rendimiento del combustible por la OACI constituiría un primer paso positivo. Como se subrayó en el programa de acción del GIACC, el mantenimiento de la mencionada mejora del rendimiento del combustible durante un largo período exigiría que la industria y las autoridades públicas realicen considerables inversiones adicionales en desarrollo tecnológico y operacional. Tal vez esta meta sea ardua, pero no abarca la totalidad de la capacidad de atenuación de la aviación internacional puesto que se relaciona exclusivamente con mejoras operacionales y tecnológicas. Estas medidas son necesarias, pero no bastan para que la OACI presente un enérgico programa de acción sobre la aviación internacional y el cambio climático, según lo convenido en el Apéndice K de la Resolución A36-22 de la OACI. Las

metas de rendimiento del combustible solas implicarían que las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación seguirían aumentando dado que se prevé que los viajes por vía aérea aumentarán a un ritmo superior al aumento del 2% en el rendimiento global del combustible. Por ende, será importante establecer una meta superior.

3.2.2 La aviación internacional ha contribuido positivamente a la labor del GIACC y considera diversas opciones de metas a medio plazo en materia de rendimiento del combustible y reducción absoluta de las emisiones. La Asociación del Transporte Aéreo Internacional ha adoptado una meta voluntaria de lograr colectivamente un crecimiento neutro en carbono en 2020. Dicha meta voluntaria de la industria debería percibirse como poste indicador para la visión actual de la OACI respecto a 2020 y, por lo mismo, considerarse como el límite inferior para la meta global que la OACI definirá.

3.2.3 Pese al crecimiento previsto del tráfico aéreo a medio y largo plazo, la Unión Europea se compromete a lograr ya en 2012 un crecimiento neutro en carbono para la aviación internacional en Europa en el marco de su enfoque global para tratar las repercusiones climáticas de la aviación. Mediante su sistema de comercio de derechos de emisión, este enfoque abarca un límite de emisiones de CO₂ entre 2013 y 2020 fijado en el 95% de las emisiones anuales medias de 2004-2006. Los Estados del Espacio Económico Europeo, incluidos Noruega, Islandia y Liechtenstein, se comprometen a introducir un sistema de comercio de derechos de emisión semejante al de los 27 Estados de la UE. Otros países y regiones, en particular los Estados desarrollados y las economías en desarrollo más avanzadas, deberían también estar en condiciones de lograr un crecimiento neutro en carbono en su mercado antes de 2020. En este contexto, es posible reducir las emisiones de la aviación internacional a escala mundial, alrededor del año 2020, por debajo del nivel de 2005 mediante una combinación de medidas tecnológicas y operacionales, así como medidas basadas en criterios de mercado. Por consiguiente, la OACI debería apoyar la reducción de las emisiones mundiales de la aviación internacional en 2020 por debajo de la referencia de 2005 utilizada por el GIACC.

3.3 Metas a largo plazo

3.3.1 El GIACC recomendó como meta a la que se aspira a escala mundial un índice de mejora del rendimiento del combustible del 2% al año de 2021 a 2050. Si bien esto constituye una importante primera etapa, debe reconocerse que es dudosa la capacidad de definir un índice de rendimiento del combustible como meta significativa a largo plazo, así como su utilidad. Toda meta de este tipo se basaría en pronósticos altamente inciertos respecto a plazos tan largos.

3.3.2 Europa considera que, en el contexto de las políticas relativas al cambio climático, son mucho más importantes y pertinentes metas para 2050 definidas como reducciones absolutas de las emisiones. La aviación (IATA) ha adoptado una meta voluntaria de reducir colectivamente sus emisiones netas de CO₂ en 2050 en un 50% en comparación con los niveles de 2005. Dicha meta voluntaria de la industria debería considerarse como el límite inferior para la definición de una meta mundial por la OACI.

3.3.3 Para la credibilidad de la industria de la aviación y la OACI, es necesario fijar una meta a largo plazo vinculada a las emisiones absolutas del sector sin limitarse a su rendimiento relativo del combustible. Europa considera que sería apropiado fijar una meta a largo plazo en que se comparen las emisiones de la aviación internacional como proporción del total mundial. Dicha meta significaría que la aviación contribuirá en la medida que le corresponde a los esfuerzos de reducción necesarios; además, la meta podrá lograrse parcialmente compensando las emisiones de la aviación respecto a las de otros sectores mediante la aplicación de medidas basadas en criterios de mercado; se asegurará así el logro de la meta de reducción al menor costo posible.

4. CONTRIBUCIÓN DE LOS ESTADOS CONTRATANTES AL LOGRO DE LAS METAS MUNDIALES

4.1 Según el enfoque propuesto por el GIACC, las metas a las que se aspira a escala mundial no atribuirán obligaciones concretas a cada uno de los Estados contratantes. Las circunstancias diferentes, las capacidades y la contribución respectivas de los Estados desarrollados y en desarrollo a la concentración de las emisiones de la aviación en la atmósfera deberían afectar la modalidad de contribución de cada uno de ellos a las metas mundiales.

4.2 Basándose en los resultados de la reunión COP 15 de la CMNUCC, la OACI debería seguir trabajando para atribuir de manera equitativa los esfuerzos que corresponden a cada Estado contratante para asegurarse de que se logren las metas mundiales. Para ello debería tener en cuenta aspectos tales como el nivel de desarrollo del mercado de aviación de cada uno de ellos.

5. MEDIDAS PROPUESTAS A LA HLM-ENV

5.1 Se invita a la HLM-ENV a instar al Consejo de la OACI a que:

- a) adopte como metas a corto, medio y largo plazo los años 2012, 2020 y 2050 respectivamente y reconozca que tal vez sea necesario adaptar dichas fechas a fin de reflejar los calendarios convenidos en el marco del acuerdo internacional de la CMNUCC sobre el cambio climático;
- b) adopte, como su meta a corto plazo para el período 2010-2012, una mejora anual del 2% del rendimiento del combustible para la flota en servicio de la aviación civil internacional;
- c) apoye la reducción de las emisiones mundiales de la aviación internacional en 2020 por debajo de la referencia de 2005 utilizada por el GIACC;
- d) adopte, además, como meta mundial secundaria a medio plazo para el período 2013-2020, una mejora anual del 2% del rendimiento del combustible para la flota en servicio de la aviación civil internacional, lo que corresponde a la contribución de las medidas tecnológicas y operacionales;
- e) apoye una meta a largo plazo de reducción de las emisiones absolutas de la aviación internacional, acorde con la meta de 2°C, sin limitarse al rendimiento relativo del combustible; y
- f) siga trabajando para atribuir de manera equitativa los esfuerzos que corresponden a cada Estado contratante, basándose en los resultados de la reunión COP 15 de la CMNUCC, para asegurarse de que se logren las metas mundiales, teniendo en cuenta aspectos tales como el nivel de desarrollo de los mercados de aviación y el desequilibrio debido a la competencia o las emisiones de carbono.