



NOTA DE ESTUDIO

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

Montreal, 7 - 9 de octubre de 2009

Cuestión 2 del

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

ESTRATEGIAS Y MEDIDAS PARA REDUCIR LAS EMISIONES

(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 estrategias y medidas para reducir las emisiones.

Las medidas propuestas a la HLM-ENV figuran en el párrafo 4.

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).

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, Mónaco, Montenegro, Noruega, República de Moldova, San Marino, Serbia, Suiza, La ex República Yugoslava de Macedonia, Turquía y Ucrania.

2. FUNCIÓN DE LA OACI PARA ELABORAR Y FACILITAR LA APLICACIÓN DE MEDIDAS DE ATENUACIÓN

2.1 Europa apoya firmemente la elaboración por la OACI de medidas de atenuación para la aviación civil internacional. La reunión COP 15 de la CMNUCC debería facilitar la elaboración de medidas por la OACI fijando metas mundiales sobre cambio climático para el sector. La OACI debería adoptar en 2011 medidas para lograr dichas metas. Una integración efectiva de las metas para la aviación en el acuerdo de la CMNUCC debería ser ventajosa para el sector de aviación al permitir el acceso a los instrumentos de la CMNUCC (tales como el mercado internacional de carbono y el Mecanismo de desarrollo limpio). En este contexto y en estrecha coordinación con la CMNUCC, la OACI debería evaluar y crear instrumentos adecuados a fin de asegurar que el sector de aviación en los países en desarrollo, como otros sectores industriales, reciba apoyo para mejorar actividades como la modernización de la ATM, el reemplazo de las flotas anticuadas y la mejora de la eficacia de aeropuertos e instalaciones mediante, entre otras medidas, Mecanismos de desarrollo limpio.

2.2 El GIACC estableció una variedad de medidas para tratar las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) producidos por la aviación internacional, con objeto de asistir a los Estados contratantes y la industria de la aviación para determinar las medidas que pueden tomar. La OACI debería asegurarse de que dicha variedad de medidas se perfeccione, actualice, amplíe y detalle de manera apropiada para proporcionar más amplia información, en particular sobre las correspondientes ventajas, costos y calendarios para cada medida a escala mundial.

2.3 Algunas de las medidas determinadas por el GIACC podrían ser más eficaces y eficientes si se elaboraran a nivel mundial y, como se indica en el informe del GIACC, corresponde a la OACI desempeñar un papel directo en la aplicación de ciertas medidas, por ejemplo la adopción de normas mundiales sobre rendimiento del combustible y la elaboración de normas mundiales para la introducción armonizada y oportuna de aviónicas mejoradas.

2.4 El GIACC reconoció también la necesidad de enfoques para apoyar la aplicación de medidas en todos los Estados contratantes. La OACI debería facilitar dichos enfoques aumentando la asistencia técnica proporcionada a los Estados contratantes que decidan aplicar medidas propuestas por el GIACC, concentrándose en los Estados en desarrollo.

3. APLICACIÓN DE MEDIDAS BASADAS EN CRITERIOS DE MERCADO

3.1 El GIACC recomendó que el Consejo de la OACI estableciera un mecanismo 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 reunión COP 15 de la CMNUCC con miras a finalizar este proceso rápidamente. El GIACC analizó las cuestiones críticas que deben tratarse en dicho marco y señaló en particular que:

- a) se tengan plenamente en cuenta los principios de no discriminación y oportunidad justa y equitativa establecidos en el Convenio de Chicago;
- b) se tengan plenamente en cuenta las circunstancias concretas y las capacidades diferentes de cada Estado y región;
- c) se seleccionen únicamente las medidas más eficaces y eficientes;
- d) se facilite el cumplimiento por parte de la industria;

- e) puedan coordinarse las medidas basadas en criterios de mercado, sin constituir una duplicación; y
- f) se traten las cuestiones transfronterizas.

3.2 Europa considera que los instrumentos basados en criterios de mercado permiten reducir las emisiones al menor costo posible. Al mismo tiempo, reconoce que subsiste cierto desacuerdo respecto a la aplicación de medidas basadas en criterios de mercado a través de las fronteras y se compromete plenamente a continuar el diálogo con sus socios internacionales sobre las cuestiones determinadas por el GIACC. Si bien se consideran muy prometedoras las negociaciones en curso entre los Estados, podría facilitarse la aplicación de tales medidas mediante la elaboración de un procedimiento apropiado, según la recomendación del GIACC, bajo los auspicios de la OACI y basándose en las deliberaciones de la reunión COP 15 de la CMNUCC. Mediante dicho procedimiento deberían tratarse las cuestiones críticas determinadas por el GIACC (que se acaban de enumerar) y finalizarse rápidamente y antes del 37º período de sesiones de la Asamblea en septiembre de 2010, a fin de poder aplicar el marco inmediatamente después.

3.3 En lo que atañe concretamente a la determinación de opciones relativas a medidas basadas en criterios de mercado, la interacción entre las iniciativas de los Estados contratantes, la posibilidad de tener en cuenta las circunstancias concretas y las respectivas capacidades de los Estados contratantes y las regiones y el posible uso de los ingresos producidos por las mencionadas medidas, el Consejo de la OACI debería examinar la labor realizada en el marco del GIACC y tratar de llegar a conclusiones sobre esa base.

4. MEDIDAS PROPUESTAS A LA HLM-ENV

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

- a) desempeñe un papel activo para elaborar medidas de atenuación para la aviación internacional mundial que se adoptarían en 2011;
- b) se asegure de que la variedad de medidas elaborada por el GIACC con objeto de asistir a los Estados contratantes y la industria de la aviación para determinar las medidas que pueden tomar para seguir tratando las emisiones de la aviación internacional, se perfeccione, actualice, amplíe y detalle de manera apropiada;
- c) acelere la elaboración y aplicación de las medidas determinadas por el GIACC que incumben directamente a la OACI;
- d) examine y aumente la asistencia proporcionada a los Estados contratantes que decidan aplicar medidas propuestas por el GIACC, concentrándose en los Estados en desarrollo;
- e) establezca un mecanismo 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 reunión COP 15 y considerando en particular que: a) se tengan plenamente en cuenta los principios de no discriminación y oportunidad justa y equitativa establecidos en el Convenio de Chicago, b) se tengan plenamente en cuenta las circunstancias concretas y las capacidades diferentes de cada Estado y región; c) se seleccionen únicamente las medidas más eficaces y eficientes, d) se facilite el cumplimiento por parte de la industria, e) puedan

coordinarse las medidas basadas en criterios de mercado, sin constituir una duplicación y f) se traten las cuestiones transfronterizas;

- f) se asegure de que en dicho procedimiento se traten las cuestiones críticas determinadas por el GIACC, examinando la labor llevada a cabo en el marco de dicho grupo y de que se finalice dicho procedimiento rápidamente y antes del 37º período de sesiones de la Asamblea en septiembre de 2010, a fin de poder aplicar el marco inmediatamente después.

— FIN —