



## 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**

#### PROGRAMA DE ACCIÓN DEL GIACC Y MÁS ALLÁ

(Nota presentada por Australia)

##### RESUMEN

El Programa de acción elaborado por el GIACC constituye un paso positivo, pero el sector de aviación internacional deberá aumentar su contribución y credibilidad reduciendo su porción de las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero. Se necesitan objetivos concretos de reducción de las emisiones para permitir que el sector se oriente hacia el crecimiento neutro en carbono y luego logre, con el tiempo, una reducción neta de las emisiones de carbono.

Las medidas basadas en criterios de mercado constituirán un elemento esencial para alcanzar las metas; constituye una prioridad convenir en un marco para facilitar la introducción de tales medidas.

Es indispensable coordinar las metas de la aviación internacional con la labor más amplia sobre el programa relativo al cambio climático, a través de la CMNUCC, y determinar la manera en que las medidas basadas en criterios de mercado puedan aplicarse a la aviación internacional. Se alienta a los Estados miembros a incitar a la CMNUCC y la OACI a que tomen medidas urgentes y coordinadas.

Debería establecerse, en el marco de la OACI, un mecanismo para responder rápidamente a los resultados de la reunión COP-15 de la CMNUCC y preparar estas cuestiones debidamente antes de la Asamblea de 2010.

Las medidas propuestas a la HLM-ENV figuran en el párrafo 7.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Programa de acción recomendado por el Grupo sobre la aviación internacional y el cambio climático (GIACC) constituye un paso importante; el Gobierno de Australia apoya las orientaciones expuestas por el GIACC, así como la decisión del Consejo (C-DEC 187/14) de fecha 30 de junio de 2009 de aceptar plenamente el Programa de acción. El GIACC logró alcanzar consenso sobre elementos esenciales de una estrategia encaminada a resolver el problema de la contribución de la aviación internacional al cambio climático. Australia agradece al Presidente del Consejo el haber invitado a un representante de su país a participar activamente en el GIACC.

1.2 El Gobierno de Australia considera, sin embargo, que el Programa de acción constituye únicamente un punto de partida. Otras medidas son posibles y necesarias. Los Estados miembros y el Consejo de la OACI no deben limitarse a la ejecución del Programa de acción: deben adoptar medidas que permitan progresar basándose en este último. Si bien apoya el mencionado Programa, Australia considera que éste está muy lejos de constituir una estrategia firme y completa para que el sector de aviación internacional contribuya de manera responsable a las reducciones reales de las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero que han de lograrse para limitar las repercusiones del cambio climático.

## 2. LA AVIACIÓN INTERNACIONAL Y EL CAMBIO CLIMÁTICO

2.1 El cambio climático constituye un problema mundial. Se reconoce ampliamente que el aumento de la temperatura media mundial por encima de los niveles preindustriales no debería ser superior a 2°C. Como meta mundial, el mundo debería preparar una estrategia para estabilizar las concentraciones de emisiones de gases de efecto invernadero en 450 ppm de CO<sub>2</sub>-e o menos. En la práctica, el logro de esta meta significa que las emisiones deben alcanzar su punto más elevado lo antes posible para luego disminuir.

2.2 Cada sector, incluida la aviación internacional, cuyas emisiones de gases de efecto invernadero aumentan de manera significativa, debe desempeñar plena y equitativamente el papel que le corresponde. Está creciendo la presión política para que se adopten medidas mundiales eficaces respecto al cambio climático; por su parte, el sector de aviación internacional ha de responder en consecuencia con medidas ambiciosas encaminadas a reducir sus propias emisiones netas.

2.3 Se prevé que aumente la demanda de viajes por vía aérea a medida que la economía mundial se recupere de la crisis financiera actual. Dado que los combustibles alternativos para uso en la aviación no serán una opción viable a corto o medio plazo, la reducción en el crecimiento conexo de las emisiones de la aviación internacional se hará principalmente mediante progresos continuos en el rendimiento como resultado del diseño de las aeronaves y las mejoras operacionales. Es poco probable que dichas medidas compensen el crecimiento previsto del tráfico aéreo y la huella de carbono de la aviación internacional.

2.4 La meta a la que se aspira de un rendimiento del combustible equivalente al 2% al año, que figura en el Programa de acción del GIACC, es inferior al aumento previsto de las emisiones mundiales de la aviación. Aceptar esta meta como objetivo último del sector de aviación internacional significaría en el fondo aceptar el crecimiento actual de sus propias emisiones, lo que va en contra de la meta mundial de reducir las emisiones.

2.5 A falta de innovaciones revolucionarias en el diseño de las aeronaves o el logro de un suministro a escala comercial de combustibles con bajo índice de carbono, las ganancias en materia de rendimiento serán marginales. Los incentivos comerciales ya han llevado a la aviación a aumentar al máximo las ganancias en materia de rendimiento. A menos que se limite la demanda de viajes por vía

aérea, las medidas basadas en criterios de mercado constituyen la única solución clara para lograr las reducciones necesarias de las emisiones.

### **3. MEDIDAS ADOPTADAS POR EL GOBIERNO DE AUSTRALIA**

3.1 El Gobierno de Australia se compromete a tomar medidas decisivas respecto al cambio climático a fin de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

3.2 Australia se ha comprometido a reducir en 2020 las emisiones hasta en un 25% respecto a los niveles del año 2000 en el marco de un acuerdo mundial que permita lograr una concentración de 450 ppm o menos. Las reducciones se lograrán mediante el plan de reducción de la contaminación causada por el carbono (CPRS) –un plan de limitación de carácter comercial para todos los sectores de la economía que abarcará también la aviación interior. El Gobierno de Australia está determinado a adoptar antes de finales de año la ley que apoyará el CPRS. Ya se cuenta con legislación en virtud de la cual es obligatorio notificar el consumo de energía y las emisiones de gases de efecto invernadero que sean superiores al umbral establecido.

3.3 El Parlamento de Australia ha adoptado en agosto de 2009 otra legislación que exige que el 20% del suministro de electricidad de Australia provenga de fuentes de energía renovable.

### **4. COORDINACIÓN DE MEDIDAS ENTRE LA CMNUCC Y LA OACI**

4.1 A falta de un compromiso compartido y claro de resolver el problema de las emisiones de la aviación internacional por intermedio de la OACI, Australia ha propuesto que el Convenio Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) establezca, para el sector de aviación internacional, una meta mundial de reducción de las emisiones mundiales de carácter indicativo y que se negocie un nuevo acuerdo mundial en virtud de la CMNUCC. Se prevé que de este modo la OACI mantendría un papel importante en el logro de la mencionada meta, pero que el establecimiento de esta última y de un acuerdo marco coordinado con el programa más amplio de la CMNUCC relativo al cambio climático permitiría finalmente que progrese la labor de la OACI.

4.2 La Asamblea de la OACI, programada para finales de 2010, constituye una oportunidad más para considerar medidas encaminadas a mejorar el Programa de acción y basarse en este último para tomar medidas adicionales. Es importante utilizar de la mejor manera posible el período entre la reunión COP-15 en diciembre de 2009 y la Asamblea de 2010. Convendría que el Consejo considere, con carácter urgente, la posibilidad de establecer un mecanismo para examinar los resultados de la reunión COP-15 y planifique la manera en que las medidas que resulten puedan agilizarse en el plazo que precederá la Asamblea de 2010.

### **5. METAS PARA LA AVIACIÓN INTERNACIONAL**

5.1 Las medidas encaminadas a reducir las emisiones producidas por el sector de aviación internacional deben percibirse como parte de las medidas más amplias relativas al cambio climático y en el contexto de la urgente necesidad de lograr sin demora reducciones absolutas de las emisiones globales. Es evidente que para que la aviación internacional asuma sus responsabilidades, la trayectoria neta en cuanto al carbono para el sector de aviación internacional debería corresponder a las trayectorias establecidas para las reducciones globales.

5.2 A falta de trayectorias mundiales en que se convenga en cuanto al carbono, se proponen las siguientes metas posibles para el sector de aviación internacional:

- a) Crecimiento neutro en carbono a medio plazo (2012-2020) tomando 2005 como año de referencia; y
- b) Reducciones netas significativas del carbono a largo plazo (2020-2050).

5.3 La Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) ha anunciado ya metas voluntarias relativas al crecimiento neutro en carbono a partir de 2020 y una reducción del 50% de las emisiones de CO<sub>2</sub> en 2050 respecto a los niveles de 2005. En el contexto de las expectativas del público, podría parecer poco realista que la OACI adopte metas menos ambiciosas que aquéllas que las propias empresas de aviación están dispuestas a aceptar.

## 6. MEDIDAS BASADAS EN CRITERIOS DE MERCADO

6.1 El progreso actual en el rendimiento, debido a la introducción de nuevas aeronaves y nuevas medidas operacionales y de gestión del tránsito aéreo, tendrá cierto efecto en la reducción de las emisiones de la aviación internacional. Sin embargo, dicha reducción no alcanzará el nivel de los aumentos debidos al crecimiento previsto de los movimientos de aeronaves. Por consiguiente, es probable que siga aumentando la huella absoluta de carbono de la aviación internacional.

6.2 La investigación actual sobre el uso de biocombustibles para la aviación indica resultados prometedores, pero existen serias dudas respecto al momento en que podrá disponerse fácilmente de dichos combustibles para consumo, contando con volúmenes comerciales y el precio necesarios para que tengan repercusiones importantes en las emisiones. De modo semejante, no existen innovaciones tecnológicas en el diseño de motores o aeronaves que puedan dar lugar a cambios radicales en las emisiones de la aviación a corto o medio plazo.

6.3 En este contexto, un límite absoluto para las emisiones de la aviación supondría inevitablemente fijar un límite para los niveles de actividad de la aviación. Sin embargo, un límite expresado en términos netos no limitaría el crecimiento de la actividad, particularmente si pudiesen obtenerse de otros sectores créditos de emisiones. En un enfoque de mercado abierto, la reducción necesaria de las emisiones puede adquirirse de otros sectores en que puede lograrse de la manera más económica y la aviación internacional compraría créditos para compensar sus propias emisiones.

6.4 Las medidas basadas en criterios de mercado permitirían que la aviación internacional contribuya equitativamente a las metas más amplias de reducción de las emisiones sin limitar el crecimiento del tráfico aéreo internacional ni los beneficios económicos conexos. En un enfoque basado en criterios de mercado, el crecimiento neutro en carbono puede lograrse a corto plazo. Las medidas basadas en criterios de mercado podrían constituir una medida útil de transición hasta que se elaboren soluciones tecnológicas o se generalice la introducción de combustibles con bajo índice de carbono.

6.5 Un acuerdo sobre la función de las medidas basadas en criterios de mercado para lograr reducciones netas de carbono para la aviación internacional pondría al alcance de esta última los mecanismos de flexibilidad que existen en virtud de la CMNUCC.

6.6 La aplicación de medidas basadas en criterios de mercado para tratar las emisiones de gases de efecto invernadero producidos por la aviación ha sido una cuestión contenciosa en la OACI. Los Estados miembros deberían trabajar juntos para establecer arreglos que aseguren que las mencionadas medidas puedan aplicarse efectivamente, sin desequilibrar el mercado de aviación internacional. Los arreglos deberán coordinarse con la labor más amplia relacionada con los mercados de carbono y los mecanismos conexos por intermedio de la CMNUCC.

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

7.1 Se invita a la HLM-ENV a considerar:

- a) medidas que no se limiten a la ejecución del Programa de acción a fin de ocuparse de metas más ambiciosas para tratar las emisiones producidas por la aviación internacional;
- b) la posibilidad de reconocer la necesidad de aplicar medidas basadas en criterios de mercado para alcanzar las metas de reducción de las emisiones para la aviación internacional; y
- c) la posibilidad de establecer un mecanismo para tomar medidas rápidas encaminadas a responder a los resultados de la reunión COP-15 y presentar a la Asamblea de 2010 una propuesta mejorada.

— FIN —