

TELEFONO: (51-1) 422-6905, 422-9367
WEB SITE: <http://clacsec.lima.icao.int>
E-mail: clacsec@lima.icao.int

FAX: (51-1) 422-8236
SITA: LIMCAYA



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/21-NI/01
17/06/08

**VIGÉSIMO PRIMERA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/21)**

(Bogotá, Colombia, 18 al 20 de junio de 2008)

**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Gestión aeroportuaria y medio ambiente

**Cuestión 2.1 del
Orden del Día:**

Política regional en materia de medio ambiente – Panel (México)

(Nota informativa presentada por México – Punto Focal “Gestión aeroportuaria y medio ambiente”)

Informe de la Primera Reunión del GIACC

1. INTRODUCCIÓN

La primera reunión del Grupo sobre la aviación internacional y el cambio climático (GIACC/1) se celebró en la sede de la OACI en Montreal del 25 al 27 de febrero de 2008. Los miembros que asistieron y sus asesores figuran en la lista contenida en el **Apéndice** de la presente. Tres miembros – el Sr. T.E.W. Schmidt (Alemania), el Sr. E. Bachurin (Federación de Rusia) y el Sr. K. Gohain (India) no pudieron asistir, pero indicaron que asistirían a reuniones futuras. El Sr. R. Cron (Suiza) fue elegido presidente de la primera reunión, y la Sra. B. Gravitis-Beck (Canadá) fue elegida vicepresidenta. El Sr. J. Begin (Director Adjunto de Transporte Aéreo) fue el secretario de la reunión.

2. RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES

2.1 Inauguración de la reunión

La reunión fue inaugurada por el Presidente del Consejo e instó a trabajar sin ideas

preconcebidas y en un espíritu de cooperación. El Secretario General señaló que en el Plan de actividades de la OACI se establecían metas claras que la Organización tenía la intención de alcanzar en apoyo del esfuerzo global para abordar el cambio climático.

El Presidente recalcó la necesidad de contar con un enfoque completo para la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación, que incluya medidas tecnológicas, operacionales y económicas. El Presidente señaló las cuestiones clave que deben abordarse y los objetivos de la primera reunión.

2.2 Cuestión 2 del orden del día: Examen de las actividades relacionadas con las emisiones de la aviación, en la OACI e internacionalmente

La Secretaría describió la labor del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) del Consejo, que incluía la cuantificación de las repercusiones de la aviación en el medio ambiente, las medidas para mitigarlas, la adaptación de las operaciones de la aviación con respecto al cambio climático, y la divulgación. Se puso de relieve que, con los años, el CAEP había producido gran cantidad de información sobre las repercusiones de la aviación en el medio ambiente y las opciones para mitigarlas. Durante las deliberaciones sobre la labor de la OACI, se recalcó la importancia que los datos sobre el consumo de combustible revestían por lo que respecta al trabajo del GIACC. El presidente insistió en que la falta de tales datos no debía ser motivo para que no se adopten decisiones en materia de políticas; ya se disponía de considerable cantidad de datos a partir del CAEP y era preciso definir qué otros datos eran necesarios y pedirlos al CAEP, enmendando las atribuciones de dicho Comité, según sea necesario.

La reunión recibió información sobre la labor de otros organismos de las Naciones Unidas, tales como la CMNUCC y el IPCC, y sobre la continua cooperación de la OACI con dichos organismos. Durante las deliberaciones el miembro de México recalcó que el público parecía tener la idea errónea de que la aviación era una actividad sumamente contaminante y que no se estaban haciendo esfuerzos suficientes para reducir el impacto de la aviación en el medio ambiente. Se convino en que se trataba de un problema de comunicación que podría ser abordado por el GIACC. También se hizo hincapié en que en el plan de acción del GIACC debería concederse alta prioridad a la transferencia de tecnología a los países en desarrollo y a nuevas modalidades de financiamiento.

2.3 Cuestión 3 del orden del día: Planificación de las medidas y elementos de política que debe preparar el grupo

Intercambio de información sobre actividades nacionales/regionales. Varios miembros hicieron presentaciones al grupo, describiendo las iniciativas, medidas y/o planes de acción que se estaban llevando a cabo en sus Estados o regiones en relación con las repercusiones de la aviación en el medio ambiente.

Posibles medidas para reducir las emisiones provenientes de la aviación. Los representantes de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA), el Consejo internacional de aviación de negocios (IBAC), y la Organización de Servicios para la Aeronáutica Civil (CANSO) hicieron presentaciones sobre las posibles medidas para reducir las emisiones de los gases de efecto invernadero atribuibles a la aviación civil internacional. La Secretaría dio una visión panorámica sobre el Plan mundial de navegación aérea, de la OACI, y los beneficios que supone con respecto al medio ambiente.

Deliberaciones generales e intercambio de pareceres sobre los elementos de una estructura para la adopción de medidas. Se tomó nota de que el cambio climático era uno de varios aspectos relativos a las repercusiones de la aviación en el medio ambiente y de que debían tomarse en consideración muchas interdependencias, entre ellas, ruido, calidad del aire y la seguridad operacional. Ya se contaba con una amplia gama de iniciativas que estaban dando buenos resultados. La industria aeronáutica en general había manifestado un sólido apoyo por las actividades del GIACC; había expresado su buena disposición para proporcionar datos y recalcado la necesidad de adoptar medidas con rapidez. Se había puesto énfasis en la necesidad de enfocar la cuestión por múltiples vías y se había determinado una lista de elementos. Los temas esenciales de los debates fueron la necesidad del continuo crecimiento sostenido de la aviación, la necesidad de adoptar medidas a nivel mundial, y la necesidad de considerar la transferencia de tecnología a los países en desarrollo junto con el establecimiento de un mecanismo de financiación para facilitar dicha transferencia.

Objetivos a los que se puede aspirar. Varios Estados manifestaron la opinión de que los objetivos a los que se puede aspirar van más allá de la eficiencia en el consumo de combustible únicamente y propusieron que el GIACC los examine. No obstante, la reunión convino en no desviarse del mandato contenido en el Apéndice K de la Resolución A36-22 de la Asamblea, donde se definían los posibles objetivos mundiales a los que podría aspirar la aviación internacional en cuanto a la eficiencia en el consumo de combustible. Se señaló que, en vista de los diferentes grados de desarrollo de los Estados, todo objetivo al que se aspire en el micronivel resultaría divisivo. Los objetivos a los que se aspire deberían mantenerse por consiguiente a nivel mundial. El GIACC también debería ir más allá de los aspectos cuantitativos de la reducción de las emisiones y considerar objetivos tales como la divulgación de conocimientos, la transferencia de tecnología y la capacidad de los Estados para adoptar medidas. Se cuestionó asimismo si el crecimiento de la aviación anularía los logros alcanzados en cuanto a la eficiencia en el consumo de combustible. También se declaró que, si bien el ser neutro en carbono parecía ser un buen modo de combatir el calentamiento global, ello no podía considerarse como un objetivo mundial a raíz de la necesidad fundamental de que los países en desarrollo continuaran incrementando sus industrias aeronáuticas.

En resumen, el presidente señaló que la eficiencia en el consumo de combustible era claramente un importante componente de los objetivos a los que se podría aspirar a nivel mundial. Evidentemente, era preciso reflexionar aún más sobre el tema, teniendo en cuenta el mandato del grupo y a la luz de las presentaciones de la industria al GIACC.

2.4 Cuestión 4 del orden del día: Planes y calendarios para completar las tareas identificadas

Elaboración de un proyecto de programa de trabajo y asignación de tareas. Se señaló que las cuatro reuniones previstas para el GIACC no serían suficientes para concluir el trabajo que se le había asignado. Se sugirió, por consiguiente, que se formaran grupos especiales para trabajar entre reuniones. Por consiguiente, el presidente propuso el establecimiento de varios grupos especiales de miembros del GIACC, con la finalidad de refundir los pareceres y proponer conclusiones para que el GIACC las considere. No obstante, tras las deliberaciones, la reunión decidió adoptar un proceso modelo para evaluar el consenso antes de formar subgrupos para realizar tareas entre las reuniones del grupo. Los miembros convinieron en someter propuestas sobre el modelo al secretario, quien crearía el modelo en el que los comentarios de los miembros se recopilarían y refundirían en una nota de estudio, para someterla a la consideración de la segunda reunión del grupo. El secretario también solicitó que se preparara una nota de estudio sobre la recopilación de datos para la próxima reunión y se pidió al Secretario General que considerara la posibilidad de enviar una comunicación a los Estados sobre el asunto.

Consenso. Se presentaron dos propuestas que resumían el consenso alcanzado en la reunión. Dichas notas se armonizaron y la versión en que la reunión acordó, tras algunas deliberaciones y modificaciones, los miembros del GIACC identificaron los temas comunes que se mencionan a continuación:

- 1) La necesidad de abordar las cuestiones relativas al cambio climático bajo el liderazgo de la OACI y en estrecha coordinación con la CMNUCC. El GIACC es la evidencia de este liderazgo.
- 2) El crecimiento sostenible de la aviación es fundamental y positivo para la economía mundial. El GIACC debería encontrar soluciones ambiciosas pero viables.
- 3) La necesidad de abordar la cuestión de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de la aviación mediante un enfoque de varias líneas de acción que comprenda medidas operacionales, basadas en criterios de mercado y voluntarias, así como mejoras en ATM y adelantos tecnológicos (como se describe en las atribuciones del GIACC).
- 4) La necesidad de presentar medidas que los Estados puedan aplicar para responder a las posibles metas a las que se aspira a nivel mundial de acuerdo con las atribuciones y de conformidad con el Apéndice K de la Resolución A36-22 de la Asamblea, teniendo en cuenta las prioridades nacionales y regionales y reconociendo las condiciones económicas particulares de los países en desarrollo (responsabilidades comunes pero diferenciadas).
- 5) La aplicación del marco que permitirá a los Estados identificar las necesidades financieras y promover el uso de financiamiento innovador y transferencia de tecnologías a los países en desarrollo.
- 6) El GIACC debería tener acceso a datos actualizados”.

Reuniones futuras. Se convino en que la segunda reunión del GIACC debería celebrarse en Montreal del 14 al 16 de julio de 2008 y en que no debería participar ninguna organización externa. Se tomó nota de que la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA) y la Organización Mundial del Turismo (OMT) habían expresado interés en participar, y se convino en que debería invitárseles a enviar solicitudes por escrito antes de tomar la decisión de invitarlas a hacer una presentación. La tercera reunión se programó para el período 16-18 de febrero de 2009 y la cuarta para el período 1-3 de junio de 2009. Esto debería permitir que la reunión de alto nivel examine el programa de acción antes de la 15ª reunión de la Conferencia de las Partes en la CMNUCC prevista para diciembre de 2009.

3. CONCLUSIÓN

Los miembros del grupo tuvieron la oportunidad de debatir las cuestiones que debían tratar, lo cual dio lugar a un consenso en torno a los correspondientes temas comunes, la importancia de la eficiencia en el consumo de combustible al expresar los objetivos a los que se podría aspirar, los elementos de un programa de acción y la necesidad de contar con datos sobre el consumo de combustible. Sin embargo, aún no se llegó a ninguna conclusión concreta sobre el modo de abordar el cambio climático.

La Secretaría tomó nota de que la labor futura prevista por el grupo exigirá un apoyo, por parte de ésta, que podría ir más allá de lo que puede ofrecerse recurriendo a los recursos actuales de personal. Por consiguiente, la Secretaría tiene la intención de analizar aún más esta cuestión, para someterla al Consejo en su 184º período de sesiones.

**COMPOSICIÓN DEL GRUPO SOBRE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL
Y EL CAMBIO CLIMÁTICO (GIACC)**
(Montreal, 25-27 de febrero de 2008)

Lista de participantes

PARTICIPANTE GIACC	ASESOR
	Sr. Martin CAPSTICK (Asesor del Sr. T.E.W. SCHMIDT)
Dr. Mohammed Rashad BERENJI Vicepresidente de la Autoridad General de Aviación Civil para la reglamentación de seguridad operacional y económica Arabia Saudita	
Sr. John DOHERTY Director Ejecutivo División de Aviación y Aeropuertos Ministerio de infraestructura, transporte, desarrollo regional y gobierno local Australia	Sr. David SOUTHGATE
Sr. Marcos Vinícius PINTA GAMA Asesor especial para la aviación del Secretario General del Ministerio de Relaciones Exteriores Brasil	Sr. Jorge DE SILVEIRA Sr. Paulo CHIARELLI Azevedo
Sra. Brigita GRAVITIS-BECK Directora General Política de transporte aéreo Ministerio de Transportes del Canadá Canadá	Sr. Brian CARR Sr. Jean SURETTE Sra. Judith Hull
Sr. Hongfeng GAO Viceministro de la Administración General de Aviación Civil de China (CAAC) China	Sr. Dong SONG
Sr. Daniel K. ELWELL Administrador Adjunto de la Administración Federal de Aviación para política de aviación, planificación y medio ambiente Estados Unidos	Sr. Carl BURLESON Sr. Drew NELSON
Sr. Paul SCHWACH Director Adjunto al Director General Dirección de asuntos estratégicos y técnicos-DAST Dirección General de Aviación Civil Francia	Sr. Gerard BEKEBREDE
Sr. Kosuke SHIBATA Viceministro de asuntos internacionales Ministerio de tierras, infraestructura y transporte Japón	Sr. Tetsuya TANAKA
Sr. Gilberto LÓPEZ MEYER Director General de Aeronáutica Civil México	
Dr. Harold Olusegun DEMUREN Director General y Funcionario ejecutivo principal Autoridad de Aviación Civil de Nigeria Nigeria	
Sra. Mpumi MPOFU Directora General Ministerio de Transporte Sudáfrica	Sr. Johann BIERMAN Sr. Kenton SIM
Sr. Raymond CRON Director General Oficina Federal de Aviación Civil Suiza	Sr. Jocelyn FAJARDO