

WEB SITE: *clacsec.lima.icao.int*
E-mail: *clacsec@lima.icao.int*

TELEFONO: (51-1) 422-6905, 422-9367
FAX: (51-1) 422-8236

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/23-NE/29
21/08/09

**VIGÉSIMO TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/23)**

(Santo Domingo, República Dominicana, del 25 al 27 de agosto de 2009)

Cuestión 2 del

Orden del Día:

Gestión aeroportuaria y medio ambiente

Cuestión 2.1 del

Orden del Día:

Política regional de medio ambiente

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

**INFORME DE SITUACIÓN RELATIVO AL GRUPO SOBRE LA AVIACIÓN
INTERNACIONAL Y EL CAMBIO CLIMÁTICO (GIACC) DE LA OACI**

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La cuarta y última reunión del Grupo sobre la aviación internacional y el cambio climático (GIACC/4) se celebró en Montreal del 25 al 27 de mayo de 2009, llevándose a cabo el día anterior (24 de mayo) reuniones de grupos de trabajo. Catorce de los 15 participantes asistieron a la reunión.

1.2 Los resultados de las deliberaciones se reflejaron en el Programa de acción y en las recomendaciones y en el informe del Presidente. Estos documentos se publicaron en el sitio Web http://www.icao.int/env/meetings/2009/GIACC_4/GIACC_4.html.

1.3 El programa de acción será considerado en una reunión de alto nivel sobre la aviación internacional y el cambio climático, convocada por la OACI para tener lugar en Montreal, del 7 al 9 de octubre de 2009.

2. INFORME DE LA REUNIÓN

2.1 El Presidente del Consejo de la OACI señaló la importancia de preparar el Programa de acción y las recomendaciones del GIACC relativas a las emisiones de la aviación civil internacional y su contribución a los efectos en el clima.

2.2 El Sr. Gilberto López Meyer (México) fue electo Presidente de esta cuarta reunión del GIACC y el Sr. John. Doherty (Australia) fue electo Vicepresidente.

2.3 Examen de los últimos acontecimientos y actividades relacionadas

2.3.1 La Secretaría de la OACI presentó una nota de información sobre los acontecimientos recientes relacionados con el medio ambiente en el contexto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático (CMNUCC) y la Organización Marítima Internacional (OMI), al igual que cuatro notas en que se proporcionaba la información solicitada por el GIACC en su tercera reunión con respecto, entre otras cosas, a las tendencias de consumo de combustible y el pronóstico de crecimiento del tráfico; una primera opinión sobre una norma relativa al CO₂; un método para medir el rendimiento del combustible que considere los combustibles alternativos; un posible peso medio para los pasajeros; la situación de la actualización de la Circular 303; los métodos de la OACI para recopilar datos sobre tráfico y consumo de combustible y una evaluación de las medidas adoptadas por la OACI en la crisis energética de los años setenta.

2.4 Informe del Grupo de trabajo sobre metas

2.4.1 La Sra. Nancy Lobue (Estados Unidos), copresidenta del Grupo de trabajo sobre metas (WG/4), presentó la Nota de estudio núm. 2 e informó que el WG/4 podía recomendar metas a las que se aspira a nivel mundial en cuanto al rendimiento del combustible, a corto, mediano y largo plazos; sin embargo, el Grupo de trabajo **no pudo llegar a un consenso con respecto a metas más ambiciosas**.

2.4.2 El Grupo de trabajo recomendó, y posteriormente el GIACC adoptó, las siguientes metas a las que se aspira mundialmente: a corto plazo, un mejoramiento anual del 2% en el rendimiento de combustible hasta 2012; un mejoramiento anual del 2% en el rendimiento del combustible hasta 2020 ó 2025 para el plazo mediano (el GIACC convino 2020); y un mejoramiento anual del 2% en el rendimiento del combustible entre 2021 y 2050 para el largo plazo.

2.4.3 De acuerdo con la Nota de estudio núm. 2, esto se compara con las metas expresadas por la IATA que equivalen a una meta de corto plazo del 2,1% de mejoramiento anual en el rendimiento de combustible para 2012, cerca del 1,9% por año para el plazo mediano de 2020 y cerca del 1,1% por año para el largo plazo de 2050.

2.5 Informe del Grupo de trabajo sobre medidas basadas en criterios de mercado

2.5.1 El Sr. Paul Schwach (Francia), presidente del Grupo de trabajo sobre medidas basadas en criterios de mercado (MBM), presentó la Nota de estudio núm. 3 e informó que el Grupo había examinado el trabajo realizado por la OACI, había recibido el aporte de distintas fuentes entre las que se incluía la industria, y había deliberado sobre las distintas MBM que podían aplicarse a la aviación internacional. En general, el Grupo de trabajo convino en que las MBM implantadas por Estados o regiones con diferentes políticas y parámetros, en ausencia de un marco sectorial mundial elaborado por la OACI, distan mucho de ser óptimas.

2.5.2 El Grupo de trabajo preparó tres escenarios para la implantación de MBM y llegó a la conclusión de que la opción intermedia sería su Escenario C, en que cada Estado contratante adoptaría sus propias medidas dentro de un marco de la OACI en que se definirían principios convenidos para la implantación de MBM, incluyendo la forma en que deberían contribuir a las metas mundiales. Se consideró preferible en relación con las otras opciones ya que se contaría con un plan coordinado en que las políticas de cada Estado, aunque voluntarias, constituirían los elementos fundamentales de un sistema mundial. Este escenario podría incluir tanto los derechos relacionados con las emisiones como los planes de comercio de los derechos de emisión.

2.5.3 El Grupo de trabajo recomendó que en la elaboración de un marco para las MBM de la aviación internacional se consideren adecuadamente los aspectos principales de su implantación, y en particular, que: a) se tengan en cuenta plenamente los principios de no discriminación y de igualdad y de equidad de oportunidades establecidos en el Convenio de Chicago; b) se consideren plenamente las circunstancias específicas y las capacidades diferentes de cada Estado y región; c) se escojan sólo las medidas más efectivas y eficientes; d) se facilite el cumplimiento por parte de la industria; e) las medidas basadas en criterios de mercado puedan coordinarse y no generen duplicaciones; y f) se traten adecuadamente las cuestiones de ámbito geográfico.

2.5.4 El Grupo de trabajo entregó un resumen de los puntos de sus deliberaciones y un compendio de las principales conclusiones de su labor. Con esto se estableció la base de nuevas deliberaciones en la reunión GIACC/4 y se llegó a la conclusión de que **no había consenso en el GIACC con respecto a la aplicación de medidas basadas en criterios de mercado** para la aviación civil internacional.

3. CONCLUSIONES DEL GIACC

3.1 Tras considerar la nueva información proporcionada en la GIACC/4 y teniendo en cuenta la labor de las tres reuniones anteriores, el GIACC centró sus esfuerzos en la preparación de un **Programa de acción que se acordó por consenso**.

3.2 El GIACC recomienda un Programa de acción en que cada Estado prepare planes de acción adecuados a sus circunstancias teniendo como guía las metas a las que se aspira a escala mundial para las emisiones y recurriendo al apoyo de la OACI, según corresponda.

3.3 El Presidente y el Vicepresidente se encargaron de formular las recomendaciones y el informe durante dos días después de la reunión. A esta sesión asistió una minoría de los miembros del GIACC y algunos asesores, y sus comentarios se incorporaron en el texto final.

3.4.4 **El GIACC tuvo éxito al acordar por consenso las metas de corto, mediano y largo plazos en función del rendimiento del combustible, como se informa en el párrafo 2.4.2. No hubo consenso con respecto a las metas que van más allá y son más ambiciosas.** Sin embargo, el GIACC recomienda que las metas se examinen periódicamente teniendo en cuenta los adelantos científicos y tecnológicos.

3.5 Las metas acordadas por el GIACC no atribuirán obligaciones específicas a cada Estado. Las circunstancias diferentes, las capacidades respectivas y la contribución de los Estados en desarrollo y desarrollados a la concentración de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes de la aviación en la atmósfera, determinarán la forma en que cada Estado puede contribuir a lograr las metas a las que se aspira mundialmente.

3.6 El GIACC expresó apoyo en cuanto a la preparación de una norma sobre CO₂ para los nuevos tipos de aeronaves.

3.7 El GIACC llegó a un acuerdo con respecto a un conjunto de medidas del cual los Estados pueden seleccionar las que aplicarán a su sector de la aviación internacional en concordancia con sus circunstancias y capacidades y que incluye medidas para facilitar acceso a asistencia, en particular en los países en desarrollo.

3.8 La función de las medidas basadas en criterios de mercado para reducir el impacto de la aviación internacional en el clima se examinó a fondo, pero no se logró consenso en cuanto a la aplicación de dichas medidas.

3.9 El GIACC recomienda que el Consejo cree un proceso para establecer 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 la COP/15 de la CMNUCC, con la idea de completar esta tarea con toda prontitud.

3.10 Se reconoció la necesidad de contar con datos precisos y completos sobre el tráfico aéreo y el consumo de combustible y se recomienda que la Secretaría siga trabajando de conformidad con el Artículo 67, comprendida la prestación de apoyo técnico y financiero a los países en desarrollo para asistirlos a este respecto.

3.11 El GIACC recomienda que el Consejo aliente a los Estados a preparar planes de acción que formulen el enfoque propuesto en cada Estado para reducir los efectos de la aviación internacional en el clima y para registrar dichos planes en la OACI.

3.12 Al concluir la reunión, el Presidente del Consejo de la OACI afirmó que este Programa de acción refleja el sólido compromiso de los Estados de cooperar con las decisiones y medidas específicas que se requieren para ocuparse de la cuestión urgente del cambio climático. Se espera que, una vez implantadas, las recomendaciones del GIACC establecerán el marco que permitirá que la OACI responda con efectividad a todo acuerdo futuro mundial sobre el cambio climático. “El marco propuesto es un elemento decisivo en las deliberaciones sobre políticas internacionales en materia de cambio climático, en el sentido de que ha de representar la primera y única medida realmente mundial”.

4. CONSIDERACION POR EL CONSEJO DE LA OACI DEL INFORME DE SITUACION RELATIVO AL GRUPO SOBRE LA AVIACION INTERNACIONAL Y EL CAMBIO CLIMATICO (GIACC)

4.1 Al considerar el informe que precede (párrafos 1 a 3), el Consejo aprobó el Programa de acción sobre la aviación internacional y el cambio climático adoptado por el GIACC, por consenso, de conformidad con lo que se pedía en la Resolución A36-22, Apéndice K, Cláusula dispositiva 2 a). El Consejo no adoptó las recomendaciones relativas a la implantación del Programa de acción, ni el Informe que se prepararon bajo la responsabilidad del Presidente y del Vicepresidente de la GIACC/4, toda vez que no fueron objeto de consenso por el pleno del GIACC/4. Se recordó que con anterioridad a la reunión, se había distribuido un texto relativo a la decisión del Consejo sobre el asunto, que fue propuesto por los 15 Representantes en el Consejo de los Estados representados en el GIACC y examinado por la gran mayoría de los Representantes en el Consejo.

4.2 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 acción propuesto por el GIACC 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;
- 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).

4.3 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.

5. MEDIDAS PROPUESTAS AL GRUPO DE EXPERTOS

Se invita al Grupo de Expertos a:

- a) Respalidar plenamente la decisión del Consejo de la OACI, párrafos 4.2 y 4.3 de esta nota.
- b) Reconocer que en el marco del Convenio de Chicago y el Apéndice K de la Resolución A36-22 de la Asamblea, el informe y recomendaciones del Presidente del GIACC/4 contienen elementos útiles y prácticos para orientar la implementación del Programa de acción y líneas de acción entre la OACI y sus Estados miembros.
- c) Recomendar al Comité Ejecutivo la pertinencia de esperar los resultados de la Reunión de alto nivel sobre el cambio climático, que tendría lugar del 7 al 9 de octubre de 2009 en la Sede de la OACI, antes de preparar un documento de política regional relativo a las emisiones de la aviación civil regional.
- d) Recomendar el contenido de esta nota al elaborar la Guía de orientación para la participación de la CLAC en la Reunión de alto nivel a celebrarse en la sede de la OACI del 7 al 9 de octubre de 2009.