



**COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL**

**LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION**

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

**SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ**

CLAC/GEPEJTA/26-NE/08
21/03/11

**VIGÉSIMO SEXTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/26)**

(Ciudad de Guatemala, Guatemala, 29 al 31 de marzo de 2011)

**Cuestión 4 del
Orden del Día:** **Medio Ambiente**

**Cuestión 4.2 del
Orden del Día:** **Seguimiento sobre proceso de protección de medio ambiente y cambio
climático (Secretaría).**

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

Antecedentes

1. Como se recordará, en la XIX Asamblea Ordinaria de la CLAC (Punta Cana, República Dominicana, 2-4 de noviembre de 2010), al tratar la Cuestión “Otros Asuntos”, específicamente respecto a la Nota de estudio CLAC/A19-NE/23 presentada por México sobre “Gestión Aeroportuaria y Medio Ambiente”, entre otras cosas, la Asamblea resolvió que, considerando la complejidad del tema, encargar a la Secretaría la actualización de la Res. A18-07, en lo que corresponde a la primera parte (Res. A17/1), asunto que será presentado directamente al Comité Ejecutivo en su próxima reunión. Con relación a la segunda parte, es decir, al “cambio climático”, también se encargó a la Secretaría realizar un seguimiento y al Comité Ejecutivo que ponga especial interés en lo que desarrolle el Consejo de la OACI respecto a este tema y, de ser necesario, en el futuro se modifique todo el documento, previo análisis de los Estados Miembros.

Análisis

2. En cumplimiento de lo expuesto, específicamente sobre el “cambio climático”, la Secretaría presenta a consideración del Grupo de Expertos la Nota de estudio No. 13690 (**Adjunto**), que presentó el Secretario General de la OACI en el 192º Período de Sesiones del Consejo, misma que hace relación a la “Evolución de los acontecimientos recientes en la OACI y otros organismos de las Naciones Unidas relativas al medio ambiente”.

3. Como se puede apreciar en el documento señalado, se observa que en el 16º Período de Sesiones de la Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre

Cambio Climático, celebrada en Cancún, México, del 29 de noviembre al 11 de diciembre de 2010, no se tomó ninguna decisión específica sobre la manera de abordar las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) producidas por la aviación internacional.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

4. Se invita al GEPEJTA a tomar conocimiento de la información presentada, intercambiar criterios y adoptar las medidas que estime pertinente.



Organización de Aviación Civil Internacional

C-WP/13690

14/1./11

NOTA DE ESTUDIO

(Nota de información)

CONSEJO — 192º PERÍODO DE SESIONES

Asunto núm. 50: Cuestiones relativas al medio ambiente

**PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE – EVOLUCIÓN DE LOS ACOTECIMIENTOS
RECIENTES EN LA OACI Y OTROS ORGANISMOS DE NACIONES UNIDAS**

(Nota presentada por el Secretario General)

RESUMEN

En esta nota se proporciona información sobre el 16º período de sesiones de la Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) celebrada en Cancún, México, del 29 de noviembre al 11 de diciembre de 2010.

Si bien en la Conferencia se adoptaron los “Acuerdos de Cancún” que servirán de base para la labor ulterior conducente a la próxima Conferencia de las Partes (COP 17) prevista para finales de 2011, en Durban, Sudáfrica, no se tomó ninguna decisión específica sobre la manera de abordar las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) producidos por la aviación internacional.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico C — Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se aplica.
<i>Referencias:</i>	C-WP/13686

1. COP16 — RESULTADO GENERAL

1.1 La COP16 tuvo lugar conjuntamente con el 6º período de sesiones de la Conferencia de las Partes en calidad de Reunión de las Partes en el Protocolo de Kyoto (CMP6), en Cancún, México, del 29 de noviembre al 11 de diciembre de 2010. La Conferencia también incluyó el 33º período de sesiones del Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico y Tecnológico (OSACT33), así como el 13º período de sesiones del Grupo de Trabajo Especial sobre la cooperación a largo plazo en el marco de la CMNUCC (GTE-CLP13) y el 15º período de sesiones del Grupo de Trabajo Especial sobre los nuevos compromisos de las Partes del anexo I con arreglo al Protocolo de Kyoto (GTE-PK15). Asistieron a la conferencia unos 12 000 participantes, en representación de gobiernos nacionales, organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales. La OACI estuvo representada por el Presidente del Consejo, la Subdirectora de medio ambiente y el especialista en emisiones de la Subdirección de medio ambiente.

1.2 En el transcurso de las dos semanas las Partes participaron en intensas negociaciones en sesiones plenarias, grupos de contacto, consultas oficiosas y reuniones bilaterales. Los debates en el marco del GTE-CLP13 se centraron en los elementos clave del Plan de Acción de Bali (BAP), entre los que se incluyeron: 1) una visión compartida sobre medidas de cooperación a largo plazo; 2) mejoramiento de medidas sobre adaptación; 3) mejoramiento de medidas sobre

mitigación, en particular, los compromisos de los países desarrollados y las medidas de los países en desarrollo; y 4) financiamiento, transferencia tecnológica y creación de capacidad. En el marco del GTE-PK15 las deliberaciones se centraron en los compromisos de reducción de emisiones por los países desarrollados para un segundo período de compromiso en el marco del Protocolo de Kyoto.

1.3 En la segunda semana de la Conferencia, los ministros de los países desarrollados y en desarrollo facilitaron negociaciones sobre las principales cuestiones del GTE-CLP13 y el GTE-PK15. Dichas negociaciones continuaron con sesiones plenarias oficiosas regulares de recopilación de resultados que se celebraron con el objetivo de proporcionar un cierto grado de transparencia y mantener a todos los participantes informados sobre el progreso.

1.4 En el último día de la COP16/CMP6 la Presidenta expidió un proyecto de texto de decisión en el que se reflejó el progreso más reciente de las negociaciones del GTE-CLP13 y GTE-PK15 y el resultado de las consultas ministeriales, con miras a converger en un resultado equilibrado de la Conferencia. Un amplio número de Partes opinó que, aunque el proyecto de texto no era perfectamente equilibrado, ni incorporaba todos los puntos de vista de las Partes, constituiría una muy buena base sobre la cual avanzar hacia la próxima Conferencia de Durban, Sudáfrica, a finales de 2011. Posteriormente, el proyecto de texto se presentó y fue adoptado como los “Acuerdos de Cancún” en las sesiones plenarias de clausura del GTE-CLP13 y COP16, y del GTE-PK15 y CMP6 en la mañana del 11 de diciembre de 2010. Cabe señalar que las decisiones presentadas en la sesión plenaria de clausura fueron adoptadas a pesar del desacuerdo de una de las Partes. Es la primera vez que se toma una decisión sin pleno consenso en el marco de la CMNUCC. Los Acuerdos de Cancún adoptados por la Conferencia se pueden consultar en: www.unfccc.int, y se ha preparado un resumen de las mismas que se adjunta como Apéndice de esta nota.

2. AVIACIÓN INTERNACIONAL

2.1 En la sesión plenaria de apertura de la COP16/CMP6 celebrada el 29 de noviembre, los representantes de los grupos de las Partes compartieron sus expectativas sobre los resultados de la Conferencia, pero no se aludió específicamente a la cuestión de los combustibles del transporte internacional (aéreo y marítimo). En la posterior sesión plenaria de apertura del GTE-CLP13, el único comentario de apertura que hizo alusión a la aviación internacional provino de la Unión Europea, manifestando la necesidad de que la Conferencia enviara un mensaje claro a la OACI y a la OMI para que tomen medidas a fin de reducir las emisiones de GEI de la aviación y el transporte marítimo internacionales. Debido a las restricciones de tiempo, no se concedió el uso de la palabra para formular declaraciones a ninguna organización intergubernamental, incluida la OACI.

2.2 En la sesión plenaria de apertura del OSACT33 celebrada el 30 de noviembre de 2010, la OACI presentó su declaración sobre el resultado del 37º período de sesiones de la Asamblea. La OMI también presentó su declaración ante la plenaria. Varias Partes acogieron el progreso logrado por la OACI y la OMI y manifestaron su apoyo a la labor futura que habrán de realizar ambas organizaciones. Algunas partes mencionaron que la labor de la OACI y la OMI debería regirse por el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas, refiriéndose a los párrafos de la Resolución A37-19 con respecto a los cuales habían presentado reservas. Así mismo, recalcaron la importancia de proporcionar financiamiento, transferencia tecnológica y creación de capacidad a los países en desarrollo. La declaración y presentación de la OACI ante el OSACT33 están disponibles en: <http://www.icao.int/icao/en/env2010/Statements.htm> concluyó su período de sesiones el 4 de diciembre de 2010, tomando nota de la información recibida y del progreso notificado por las secretarías de la OACI y la OMI, e invitando a ambas organizaciones a continuar presentando informes en ulteriores períodos de sesiones del OSACT sobre la labor pertinente en este ámbito (FCC/SBSTA/2010/L.19).

2.3 La OACI, en colaboración con la OMI, auspició un evento paralelo el 30 de noviembre, “Emisiones del transporte internacional – Soluciones mundiales para industrias mundiales”, en el que la OACI presentó los logros alcanzados hasta el 37º período de sesiones de la

Asamblea y el camino a seguir para preparar una solución mundial sobre la aviación internacional y el cambio climático. El Dr. Harold Demuren, Presidente del 37º período de sesiones de la Asamblea, también participó en el evento y compartió su experiencia sobre la forma en que las deliberaciones de la Asamblea condujeron a la adopción de la resolución A37-19. La OACI también participó en los siguientes eventos y reuniones:

- reunión con la Presidenta de la COP16/CMP6 (30 de noviembre);
- evento paralelo sobre la aviación y el cambio climático, auspiciado por la IATA (30 de noviembre);
- reunión con la Secretaría ejecutiva de la CMNUCC (1 de diciembre);
- evento paralelo sobre el transporte, auspiciado por US DOT (2 de diciembre);
- evento paralelo sobre los biocombustibles para la aviación, auspiciado por la IATA (2 de diciembre);
- reunión con el Banco Interamericano de Desarrollo – BID (2 de diciembre);
- reunión con *Climate Action Network – CAN* (Red de Acción sobre el Clima) (3 de diciembre);
- evento paralelo sobre la aviación y las tecnologías, auspiciado por la IATA (6 de diciembre);
- evento paralelo a cargo de la Junta de los jefes ejecutivos del sistema de las Naciones Unidas – JJE (7 de diciembre);
- evento paralelo sobre la aviación y el cambio climático, auspiciado por el Gobierno de México (7 de diciembre);
- evento paralelo sobre el informe del Grupo asesor de alto nivel sobre la financiación para hacer frente al cambio climático (8 de diciembre); y
- reunión con miembros del Parlamento Europeo (10 de diciembre).

2.4 En el marco del GTE-CLP13 se crearon grupos de consulta officiosos para facilitar el trabajo de redacción sobre varios elementos del Plan de Acción de Bali (BAP). La cuestión de los combustibles del transporte internacional fue tratada por un grupo sobre “enfoques sectoriales y medidas específicas de los sectores (cuestión 1.b.iv del BAP)”.

2.5 En las reuniones officiosas sobre cuestiones de procedimiento se expresaron opiniones divergentes, por ejemplo, sobre cuál debería ser el proyecto de texto que serviría de base para seguir avanzando, incluido el reciente texto de negociación del GTE-CLP dimanante de la reunión de octubre de 2010, en Tianjin, China, y el proyecto de texto propuesto por la Presidencia del GTE-CLP durante la Conferencia. El facilitador del grupo officioso también elaboró un proyecto de texto, incluyendo las opiniones ya manifestadas por las Partes. Sin embargo, todavía seguía dividida la opinión de las Partes en cuanto a si el proyecto de texto reflejaba suficientemente sus opiniones y si podría servir de base para avanzar en las negociaciones.

2.6 Además, se expresaron opiniones divergentes sobre la necesidad de un texto que sirviera de marco general para los enfoques sectoriales y medidas específicas de los sectores que se apliquen tanto al sector agrícola como al del transporte internacional, así como la necesidad de incluir claramente el principio de las responsabilidades comunes pero diferenciadas en el texto del marco general. Algunas Partes insistieron firmemente en llegar a un acuerdo sobre un texto que sirviera de marco general antes de seguir adelante con las deliberaciones específicas sobre los sectores de la agricultura y el transporte internacional. El grupo officioso no llegó a ningún consenso y el texto del proyecto de decisión presentado por la Presidenta de la COP16/CMP6 (véase el párrafo 1.4 anterior) no incluyó párrafos relacionados con enfoques sectoriales ni medidas específicas de un sector en particular.

2.7 Otro tema relativo a la aviación internacional que se examinó en el GTE-CLP13 fue la cuestión de la financiación a largo plazo para hacer frente al cambio climático. La Conferencia reconoció que los países desarrollados están comprometidos con el objetivo de movilizar conjuntamente para 2020 la suma de \$100 mil millones de dólares EUA anuales, con el propósito de satisfacer las necesidades de los países en desarrollo, y convino en que los fondos proporcionados a los países en desarrollo podrían provenir de una gran variedad de fuentes públicas y privadas, bilaterales y multilaterales, incluidas las “fuentes alternativas”.

2.8 Aunque en la Conferencia no se convino en especificar las fuentes de ingresos de la financiación a largo plazo para hacer frente al cambio climático, se tomó nota del informe del Grupo asesor de alto nivel sobre la financiación para hacer frente al cambio climático (AGF), establecido por el Secretario General de las Naciones Unidas, y se decidió crear un Fondo Verde para el Clima (GCF) que sería concebido por un comité de transición y examinado en la próxima Conferencia. En el informe del AGF se sugirió que la aviación internacional podría constituir una fuente potencial de ingresos mediante la imposición de un gravamen al combustible, un impuesto al billete de pasajero, o un sistema de comercio de derechos de emisión que aportaría hasta \$3 mil millones de dólares EUA anuales a la financiación a largo plazo para hacer frente al cambio climático.

3. LECCIONES DE LA COP16

3.1 Como se indicó en anteriores informes presentados al Consejo, la posibilidad de que la OACI influya en los procesos de la CMNUCC con su estructura y procedimientos actuales es sumamente limitada dada su condición de observadora en las reuniones de la CMNUCC. Esto se puso de manifiesto de nuevo en la Conferencia de Cancún. Aunque la OACI contribuyó en gran medida mediante los resultados del 37º período de sesiones de la Asamblea, su contribución no se consideró como una base oficial para incluirla durante la Conferencia en las deliberaciones de las Partes encaminadas a hacer avanzar las conversaciones sobre el combustible del transporte. Es claro que las Partes impulsan el proceso de la CMNUCC, y es necesario que en el futuro se adopten medidas para promover aún más la coordinación de posturas sobre la aviación internacional y el cambio climático a escala nacional y regional. La presencia de expertos en transporte como parte de las delegaciones nacionales en las reuniones de la CMNUCC ha demostrado ser la manera más eficaz de avanzar en esa dirección.

3.2 El hecho de que en la Conferencia de Cancún no se hubiera tomado una decisión sobre cómo abordar las emisiones de la aviación internacional se presenta como una nueva oportunidad para que la OACI siga avanzando en la aplicación de las medidas dimanantes de la Resolución A37-19 de la Asamblea (véase [C-WP/13686](#)). La OACI también necesita seguir de cerca la labor sobre financiación para hacer frente al cambio climático en el marco de la CMNUCC, a fin de asegurarse de que la aviación internacional no sea señalada como fuente de ingresos de forma desproporcionada. La labor de la OACI sobre medidas basadas en criterios de mercado para la aviación internacional será de suma importancia en este aspecto.

3.3 La Conferencia de Cancún tuvo éxito en orientar de nuevo el proceso climático de la CMNUCC hacia la vía de la transparencia y la democracia. Esto se puso de manifiesto con el acuerdo logrado sobre una compilación de decisiones, la mayoría de las cuales aplaza para una etapa posterior (véase el Apéndice) las decisiones definitivas sobre asuntos cruciales, a fin de contar con suficientes bases para continuar avanzando en el proceso y, por lo tanto, dejar abierta la posibilidad de lograr un futuro acuerdo. Tras la culminación de la Conferencia, la Secretaría de la CMNUCC inició la reestructuración de sus actividades en razón de que se agregaron muchas tareas nuevas y se fijaron prioridades diferentes. Dadas estas circunstancias, no se prevé que los combustibles del transporte sean una prioridad para la Secretaría de la CMNUCC, lo cual también podría constituir una oportunidad excelente para que la OACI contribuya en forma más substancial al proceso de la CMNUCC, con miras a progresar en el tema de los combustibles del sector del transporte.

APPENDIX
Summary of the Cancun Agreements

The Conference of the Parties:

- recognizes that deep cuts in GHG emissions are required according to science, with a view to holding the temperature increase below 2°C, and that Parties should take urgent action to meet this long-term goal, and further recognizes the need to consider in the first review, strengthening the long-term goal on the basis of science, including in relation to a temperature rise of 1.5°C;
- agrees to work towards identifying a global goal for substantially reducing global emissions by 2050, and to consider it at the next Conference in Durban, South Africa;
- agrees that Parties should cooperate in achieving the peaking of GHG emissions as soon as possible, and agrees to work towards identifying a timeframe for peaking based on best available science and equitable access to sustainable development, and to consider it at the next Conference;
- urges Annex I Parties to increase the ambition of their quantified economy-wide emissions reduction targets with a view to reducing aggregate emissions to a level consistent with the recommendations of science.
- agrees to enhanced reporting and review of annual national communications by Annex I Parties on the progress made in emissions reductions and the provision of financial, technology and capacity-building support to non-Annex I Parties;
- agrees that non-Annex I Parties will take nationally appropriate mitigation actions (NAMAs), supported and enabled by technology, financing and capacity-building, aimed at achieving a deviation in emissions relative to business-as-usual by 2020, and Annex I Parties shall provide support for preparation and implementation of NAMAs by non-Annex I Parties;
- agrees to enhanced reporting of national communications by non-Annex I Parties on the updates of national GHG inventories, information on mitigation actions, and needs and support received. Internationally-supported mitigation actions will be subject to domestic and international measurement, reporting and verification (MRV), while domestically supported mitigation actions will be subject to domestic MRV, in accordance with guidelines to be developed;
- recognizes that Annex I Parties commit to a goal of mobilizing jointly USD 100 billion per year by 2020 to address the needs of non-Annex I Parties, and agrees that funds provided to non-Annex I Parties may come from a wide variety of sources, public and private, bilateral and multilateral, including alternative sources;
- takes note of the relevant reports on the financing needs and options for mobilization of resources to address the needs of non-Annex I Parties with regard to climate change adaptation and mitigation, including the report of the High-level Advisory Group on Climate Change Financing, and decides to establish a Green Climate Fund (GCF), which will be designed by a Transitional Committee for consideration by the next Conference; and
- requests the AWG-LCA to continue its work, drawing on the documents under its consideration, and to present the results to the next Conference.