

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/CE/76-NE/17
26/03/09

LXXVI REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Isla de Pascua, Chile, 5 y 6 de abril de 2009)

Cuestión 3 del
Orden del Día:

Implementación del Plan Estratégico de la CLAC
“Gestión Aeroportuaria y Medio Ambiente”

- **Informe sobre la Tercera Reunión del Grupo sobre la Aviación Internacional y el Cambio Climático (GIACC)**

(Nota de estudio presentada por México)

1. Antecedentes

1.1 La tercera reunión del Grupo sobre la aviación internacional y el cambio climático (GIACC/3) se celebró en Montreal del 17 al 19 de febrero de 2009. Catorce de los quince participantes asistieron a la reunión. Presidió la reunión el Miembro de Australia, Sr. John Doherty y actuó como Vicepresidente el Miembro de México, Lic. y P.A. Gilberto López Meyer. Asimismo, el GIACC acordó, por unanimidad, nombrar al Sr. López Meyer Presidente de la GIACC/4 y al Sr. Doherty como Vicepresidente.

1.2 En la reunión preparatoria, los grupos de trabajo establecidos en el GIACC/2 acordaron la forma de presentación de sus informes a la GIACC/3, definiendo el formato de la reunión e iniciaron un debate informal sobre el principio de las Responsabilidades Comunes pero Diferenciadas (CBDR), emanado del Protocolo de Kyoto y cómo considerarlo para la aviación civil internacional, en donde por virtud del Convenio de Chicago todas las medidas que se adoptan son de aplicación universal.

1.3 Al inaugurar la reunión, el Presidente del Consejo señaló que esta reunión era una transición para pasar de recopilar datos e información a abordar los aspectos de política de las emisiones procedentes de la aviación civil internacional y su contribución a los efectos en el clima. Asimismo, alentó al GIACC a lograr consenso en sus deliberaciones, en concordancia con el Apéndice K de la Resolución 36-22 de la Asamblea. Destacó la importancia de tratar de llegar a acuerdos sólidos en la GIACC/3, teniendo en cuenta que la GIACC/4 deberá servir para finalizar las conclusiones de un enérgico plan de acción de la aviación civil internacional para mitigar sus efectos en el cambio climático, a ser aprobado por el Consejo en preparación para la reunión de alto nivel sobre el asunto y la Reunión COP 15 de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático

(CMNUCC).

2. Desarrollo de la reunión

2.1 Examen de las actividades relacionadas con las emisiones de la aviación

2.1.1 El Director ejecutivo del Grupo de acción sobre transporte aéreo (ATAG) presentó un informe detallado de las actividades previstas o en curso de la industria para seguir mejorando el rendimiento medio del combustible de la flota en servicio. En este análisis se incluye el efecto acumulado de las medidas emprendidas por los fabricantes, las líneas aéreas, los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea. Se proporcionaron los cálculos del mejoramiento en 2012, 2020 y 2050. Cabe señalar específicamente la función de los combustibles alternativos para lograr reducciones de carbono y disminuir los efectos en el clima.

2.1.2 El observador del CAEP ante la Coalición internacional para la aviación sostenible (ICSA) presentó las opiniones de la comunidad NGO con respecto a la contribución de la aviación internacional al cambio climático. Esta comunidad considera que la aviación internacional es una fuente de CO₂ que crecerá en el futuro, aunque a un ritmo más lento a medida que mejora el rendimiento del combustible. Señaló que las expectativas de la OACI apuntan a una propuesta para reducir las emisiones de CO₂ de la aviación internacional en la cantidad total o bien, mediante la adopción de un mecanismo para que la aviación internacional compense una parte de sus emisiones de CO₂, para lograr, como mínimo, ser neutro en crecimiento de carbono a mediano plazo.

2.1.3 La Secretaría de la OACI informó sobre los acontecimientos recientes relacionados con el medio ambiente en el contexto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) y la Organización Marítima Internacional (OMI), y sobre otras actividades y desafíos principales que enfrenta la OACI. En el debate se señaló que la OACI tiene calidad de observador en las deliberaciones de la CMNUCC y que le está siendo difícil dar a conocer su opinión. Sin embargo, los Estados contratantes de la OACI pueden participar de manera efectiva para transmitir el mensaje de la Organización a la CMNUCC.

2.1.4 La Secretaría de la OACI presentó un informe sobre el trabajo del CAEP con respecto a la importancia del cambio climático y al trabajo del GIACC. Se deliberó además acerca de la función de la Secretaría en la recopilación de datos de los Estados con respecto al consumo de combustible y acerca de un informe sobre los resultados del seminario práctico sobre la aviación y los combustibles alternativos.

2.1.5 El participante del Japón informó sobre los resultados de la Reunión ministerial sobre medio ambiente mundial y energía en el transporte, el participante de los Estados Unidos entregó información sobre la función de los combustibles alternativos para reducir los efectos de la aviación internacional en el clima, la Secretaría presentó una evaluación de los paralelos entre las metas de ruido y CO₂ con respecto al medio ambiente y, finalmente IBAC presentó los puntos de vista de la comunidad de la aviación de negocios con respecto a las estrategias de reducción del CO₂.

3. Progreso del trabajo del GIACC

3.1.1 WG/1, Grupo de trabajo sobre metas mundiales a las que se aspira “Identificar las posibles metas a las que se aspira y que es viable alcanzar, que surgieron del debate en la GIACC/2 y prever un conjunto de opciones como metas mundiales a las que se aspira en la forma de rendimiento del combustible, para que la GIACC/3 las considere”. El GIACC se encargó de preparar elementos de apoyo para una meta de corto plazo (2012) para mejorar el rendimiento del combustible a un nivel indicativo de 2% por año a partir de 2008. No se llegó a acuerdo con respecto a las metas de mediano plazo y de largo plazo, incluida la consideración del crecimiento nulo en carbono y los casos especiales para países en desarrollo, en el marco del convenio de Chicago y las responsabilidades

comunes pero diferenciadas. Sin embargo, el GIACC convino en establecer un grupo de trabajo para avanzar su labor para la reunión GIACC/4

3.1.2 WG/2, Grupo de trabajo sobre medidas para lograr la reducción de emisiones “Proporcionar información sobre ejemplos de medidas y buenas prácticas que los Estados podrían adoptar para abordar las repercusiones de la aviación internacional en el cambio climático”. El GIACC convino en seguir adelante con el enfoque descrito en el informe del WG/2 basado en los principios fundamentales (WP/3), una tabla en que se establece un conjunto de medidas, mecanismos para ayudar a los países en desarrollo y mecanismos para respaldar la implantación.

3.1.3 WG/3, Grupo de trabajo sobre seguimiento e implantación “Recomendar al GIACC la mejor forma de seguir de cerca e informar sobre el progreso realizado respecto a las metas a las que se aspira, de conformidad con las obligaciones internacionales”. El GIACC convino en que los Estados miembros debían informar, anualmente, sobre el tránsito y el consumo de combustible de conformidad con los requisitos de la OACI en el Artículo 67. A este respecto, sería importante también evaluar si los datos ya disponibles mediante otras fuentes podrían utilizarse para ayudar y para trabajar con la CMNUCC, con el objetivo de evitar la duplicación innecesaria de esfuerzos en los Estados en el cumplimiento de los requisitos de la OACI y la CMNUCC.

4. Próximos pasos

4.1 La reunión convino en la creación de dos grupos de trabajo para consolidar opiniones y proponer conclusiones que se considerarían en la reunión GIACC/4. Uno sobre desarrollo de metas integrado por participantes de Alemania, Australia, Brasil, China, Estados Unidos, Japón, India, México, Nigeria, Sudáfrica y Suiza, cuyo objetivo principal es presentar un menú de opciones y su información de soporte. Y otro sobre medidas basadas en criterios de mercado, integrado por Australia, Brasil, Canadá, China, Estados Unidos, Francia, Japón y Reino Unido, así como la industria por conducto de ATAG (este último de ser necesario a consideración del grupo). Se espera que el reporte de este grupo asesore sobre las diferentes opciones y trabajo futuro. Se prepararon las atribuciones de cada grupo de trabajo.

5. Resumen de resultados

5.1 Los resultados de la tercera reunión del Grupo sobre la aviación internacional y el cambio climático (GIACC) fueron los siguientes:

- Una meta de corto plazo (2012) para mejorar el rendimiento del combustible a un nivel indicativo de 2% por año a partir de 2008.
- La Secretaría de la OACI debe explorar con más profundidad la comunicación y la coordinación entre la OMI y la OACI.
- El GIACC observó la importancia de presentaciones eficaces en la COP15 del trabajo del GIACC por parte de la OACI y de los Estados.
- La OACI desarrollará un mecanismo de elaboración de informes bajo el Artículo 67 del Convenio para recaudar anualmente de los Estados miembros datos del tráfico aéreo y del consumo de combustible.
- La Secretaría de la OACI debe continuar proporcionando asistencia técnica a los Estados en los procedimientos de elaboración de informes.
- La OACI informará sobre el progreso alcanzado a nivel global colectivo (aún no se ha discutido detalladamente).

- La Secretaría de la OACI investigará el papel de la OACI en la crisis de petróleo de los años 70 y entregará el informe en el GIACC/4.
- Los plazos utilizados para las metas aspiracionales y objetivos serán 2012, 2020 y 2050 conforme al IPCC, y se requerirá la información del CAEP en cuanto a la evaluación sobre las tendencias/metás ambientales.
- Se solicita que el CAEP trate el desarrollo de una nueva métrica de eficiencia que considere los combustibles alternativos.
- Se solicita que el CAEP considere factores de conversión de combustible entre los combustibles existentes y los biocombustibles potenciales.
- Se identificó, para la posible revisión por el CAEP, el asunto de asegurar la consistencia para el peso medio de los pasajeros a través de los transportistas en una ruta.
- Se solicita que la Secretaría de la OACI examine junto con el CAEP la cuestión de fijar una norma de CO₂.
- Se solicita que el CAEP considere el informe del Grupo 2 de trabajo del GIACC en la fijación de las prioridades para las tareas relacionadas tales como la actualización de la Circular 303.

6. Conclusión

6.1 La labor del GIACC culminará con un informe que se presentará a una reunión de alto nivel. El Consejo al tratar el asunto en su 186º período de sesiones decidió que la reunión de alto nivel se efectúe en octubre de 2009, previo a 15ª reunión de la Conferencia de las Partes (COP/15) de la CMNUCC.

7. Medidas propuestas al Comité Ejecutivo

Se invita al Comité Ejecutivo a:

- 7.1 Tomar nota del progreso del trabajo del GIACC
- 7.2 Instar a los Estados de la CLAC que son partes del GIACC, Brasil y México para que instruyan a sus miembros en el GIACC a contribuir positivamente al trabajo de la reunión GIACC/4 para lograr un consenso definitivo en los temas pendientes, en el marco de la Resolución A36-22 Apéndice K de la Asamblea de la OACI, para que el grupo esté en condiciones de proponer los elementos de un enérgico plan de acción de la aviación civil internacional para mitigar sus efectos en el cambio climático, a ser aprobado por el Consejo de la OACI para su presentación a la reunión de alto nivel referida en el párrafo 6.1.
- 7.3 Instar a los Estados miembros de la CLAC para que sus delegaciones que asistan a la COP15 realicen presentaciones eficaces sobre el trabajo del GIACC.
- 7.4 Se recuerda a los Estados miembros de la CLAC sobre la necesidad de aportar contribuciones voluntarias al Programa DE LA OACI sobre el medio ambiente, a fin de evitar la posible insuficiencia de fondos y tener efectos adversos en su desarrollo.