



## ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

### COMITÉ EJECUTIVO

#### Cuestión 17: Protección del medio ambiente

#### PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE – NOVEDADES EN OTROS ORGANISMOS DE LAS NACIONES UNIDAS Y ORGANIZACIONES INTERNACIONALES

(Nota presentada por Consejo de la OACI)

#### RESUMEN

En esta nota se informa sobre novedades desde el 37º período de sesiones de la Asamblea en temas relacionados con el trabajo de la OACI sobre el medio ambiente, realizado en cooperación con otros organismos de las Naciones Unidas y con organizaciones internacionales, incluyendo los derivados del proceso de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC).

La OACI y sus Estados miembros deben manifestar claramente su preocupación con respecto a las deliberaciones del proceso de la CMNUCC sobre la movilización de ingresos para financiar el trabajo sobre el cambio climático y al uso de la aviación internacional como posible fuente de tales ingresos, a fin de asegurar que la aviación internacional no se identifique de manera desproporcionada como una fuente de ingresos para el financiamiento climático. Esta preocupación también debería reflejarse en el texto de la Resolución de la Asamblea sobre la aviación y el cambio climático (C-DEC 198/8).

La información relacionada con la cooperación de la OACI con la Iniciativa de neutralidad climática de las Naciones Unidas figura en una nota de estudio de la Asamblea separada (A38-WP/33 *Iniciativa de neutralidad climática de las Naciones Unidas*).

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a:

- a) reconocer la cooperación continua de la OACI con otros organismos de las Naciones Unidas, en particular en el ámbito de la aviación internacional y el cambio climático, de conformidad con lo solicitado en la Resolución A37-19 de la Asamblea;
- b) apoyar la cooperación continua de la OACI con otros organismos de las Naciones Unidas y con organizaciones internacionales;
- c) pedir a los Estados miembros que expresen claramente su preocupación, a través del proceso de la CMNUCC, acerca del uso de la aviación internacional como posible fuente de movilización de ingresos para el financiamiento climático de largo plazo, con el propósito de asegurarse de que la aviación internacional no se identifique de manera desproporcionada como fuente de esos ingresos;
- d) pedir a los Estados miembros que se comuniquen y coordinen con sus delegaciones de las Partes en el proceso de la CMNUCC en lo que respecta a las novedades sobre la aviación internacional y el cambio climático que tengan lugar en el marco de la OACI; y
- e) considerar la información contenida en esta nota de estudio para los fines de actualización de la Resolución A37-19 de la Asamblea.

*Objetivos estratégicos:*

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>	Las decisiones de otros organismos de las Naciones Unidas y organizaciones internacionales pueden tener repercusiones financieras para la aviación internacional.
<i>Referencias:</i>	A38-WP/31, <i>Asistencia a los Estados – La aviación y el cambio climático</i> A38-WP/33, <i>Iniciativa de neutralidad climática de las Naciones Unidas</i> A38-WP/34, <i>Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático</i>

## 1. CONVENCIÓN MARCO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL CAMBIO CLIMÁTICO (CMNUCC)

1.1 La OACI ha seguido cooperando con el proceso de la CMNUCC, siguiendo de cerca las novedades y proporcionando periódicamente información y perspectivas relacionadas con la aviación internacional o con aspectos que puedan afectar a la aviación internacional.

1.2 El proceso de la CMNUCC y su Protocolo de Kyoto incluye la Conferencia anual de las Partes en la CMNUCC (COP), que se celebra en conjunción con la Conferencia de las Partes en calidad de reunión de las Partes en el Protocolo de Kyoto (CMP). Desde la última Asamblea de la OACI, se celebraron la COP16/CMP6 en Cancún, México en Diciembre de 2010, la COP17/CMP7 en Durbán, Sudáfrica en diciembre de 2011 y la COP18/CMP8 en Doha, Qatar en diciembre de 2012.

1.3 La COP fue asistida por las reuniones de sus órganos subsidiarios, incluido el Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico y Tecnológico (SBSTA) y el Grupo de trabajo Especial sobre la cooperación a largo plazo (AWG-LCA), que trabajaron en los elementos clave del Plan de Acción de Bali adoptado en 2007: una visión común de la cooperación a largo plazo; la intensificación del trabajo relativo a la adaptación y la mitigación; financiamiento, transferencia de tecnología y creación de capacidad. La CMP fue asistida por las reuniones de su Grupo de Trabajo Especial sobre los nuevos compromisos de las Partes del Anexo 1 con arreglo al Protocolo de Kyoto (AWG-KP) en la consideración de los compromisos de reducción de emisiones de los países desarrollados (Partes del Anexo 1) más allá del primer período de compromiso del Protocolo de Kyoto (2008 a 2012).

1.4 Tanto el AWG-LCA como el AWG-KP terminaron su trabajo, por lo cual la Conferencia de Doha los disolvió. Un grupo nuevo, el Grupo de Trabajo Especial sobre la Plataforma de Durbán para una acción reforzada (ADP) continúa trabajando con miras a la adopción de un acuerdo mundial jurídicamente vinculante sobre el cambio climático en 2015, y su implementación en 2020.

1.5 En diciembre de 2012, la Conferencia de Doha adoptó una serie de decisiones que se denominaron “La puerta climática de Doha”, que incluyen:

- a) las enmiendas del Protocolo de Kyoto: el segundo período de compromiso de ocho años, de 2013 a 2020; revisión de los compromisos de las Partes del Anexo 1 para 2014; y continuación de mecanismos flexibles bajo el Protocolo de Kyoto;
- b) la extensión por un año del programa de trabajo sobre el financiamiento climático a largo plazo por un año, hasta fines de 2013, a fin de analizar más las opciones para la movilización de 100 mil millones USD al año para 2020, de una amplia diversidad de fuentes potenciales; y

- c) un plan de trabajo detallado del proceso del ADP que incluye: los elementos de un texto de negociación que deberían estar listos para la COP20, en diciembre de 2014; el texto de negociación para antes de mayo de 2015; y un acuerdo jurídicamente vinculante sobre el cambio climático para adopción en la COP21 en diciembre de 2015 y para implementación en 2020.

1.6 Desde la última Asamblea, la OACI ha seguido presentando a las reuniones del SBSTA declaraciones<sup>1</sup> sobre novedades en la OACI relativas a la aviación internacional y el cambio climático. Varias Partes manifestaron apoyo al trabajo adicional que realizarán la OACI y la Organización Marítima Internacional (OMI). Otras Partes indicaron que el trabajo de la OACI y la OMI debería guiarse por el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas (CBDR) de la CMNUCC. En la Conferencia de Doha, por novena vez consecutiva, el SBSTA llegó a la misma conclusión: “tomó nota de la información y del progreso notificados por las Secretarías de la OACI y de la OMI, e invitó a las dos organizaciones a que siguieran informando al SBSTA en futuros períodos de sesiones”.

1.7 En el proceso del AWG-LCA se expresaron opiniones divergentes, entre otras, sobre la necesidad de un texto marco general que pudiera aplicarse de manera común al transporte internacional (aéreo y marítimo) y a otros sectores, así como sobre la conveniencia y la necesidad de que la CMNUCC dé orientaciones específicas sobre el trabajo de la OACI y de la OMI. El AWG-LCA no pudo llegar a un acuerdo al respecto. En cuanto al “financiamiento a largo plazo”, algunas Partes manifestaron preocupación por las opciones propuestas por otras Partes de usar los sectores de la aviación internacional y marítimo como una de las fuentes de movilización de 100 mil millones USD al año para 2020. La Conferencia de Doha decidió prolongar por un año el programa de trabajo sobre el financiamiento climático a largo plazo, es decir, hasta fines del 2013.

1.8 Bajo el nuevo proceso del ADP, se iniciaron dos vertientes de trabajo: 1) la elaboración de un plan de trabajo del ADP; y 2) la consideración de las opciones y medios para aumentar los niveles de aspiración para reducir la diferencia de emisiones entre los actuales compromisos de las Partes y los niveles de reducción requeridos para alcanzar la meta de 2°C. Varias Partes identificaron el mayor progreso del trabajo de la OACI y la OMI como una de las iniciativas complementarias para aumentar el nivel de aspiración. La OACI y sus Estados miembros deben seguir de cerca el proceso, si los temas relacionados con la aviación internacional se incluyen en el trabajo del ADP. La próxima conferencia importante de la CMNUCC (COP19/CMP9) tendrá lugar del 11 al 22 de noviembre en Varsovia, Polonia.

## 2. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (OMI)

2.1 En el 62° período de sesiones del Comité sobre el medio ambiente marino (MEPC) en julio de 2011, la OMI adoptó medidas técnicas y operacionales para el transporte marítimo internacional<sup>2</sup>. En el 63° período de sesiones, en marzo de 2012, se acordaron las directrices técnicas para la aplicación de esas medidas. El 65° período de sesiones del MEPC, celebrado en mayo de 2013, adoptó una Resolución sobre cooperación técnica y transferencia de tecnología, que facilitaría la implementación de medidas técnicas y operacionales. Con respecto a las medidas basadas en el mercado, el MEPC está trabajando en la evaluación de diez propuestas de una medida mundial para el transporte marítimo internacional.

---

<sup>1</sup> Las declaraciones de la OACI ante el SBSTA de la CMNUCC se encuentran en: <http://www.icao.int/environmental-protection/Pages/statements.aspx>

<sup>2</sup> Enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL a fin de agregar un nuevo capítulo que haga obligatoria la aplicación del Índice de diseño de eficiencia energética (EEDI) para los buques nuevos y la aplicación del Plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP) para los buques nuevos y existentes

### **3. CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DESARROLLO SOSTENIBLE (UNCSD)**

3.1 La Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible (UNCSD por su sigla en inglés, conocida como la Conferencia Rio+20) se celebró en junio de 2012 en Río de Janeiro, Brasil. Entre los temas tratados figuraron la energía renovable, en particular los combustibles alternativos para la aviación, el tema más pertinente para la OACI. En la Conferencia Rio+20, la OACI organizó, en estrecha cooperación con socios de la industria, una serie de cuatro vuelos comerciales interconectados, desde Montreal hasta Río de Janeiro, todos usando combustibles alternativos.

3.2 Después de la Conferencia Rio+20, el Secretario General de la ONU publicó un marco de implementación que refleja la actualización de todas las principales iniciativas y acciones relacionadas con los resultados de la Conferencia en distintos campos tales como la energía y el transporte sostenible. La OACI está plenamente comprometida en este proceso y seguirá informando a la Secretaría de la ONU sobre nuevas iniciativas y asociaciones que se emprenderán en respuesta a los resultados de Rio+20 y al proceso de seguimiento.

### **4. GRUPO INTERGUBERNAMENTAL DE EXPERTOS SOBRE EL CAMBIO CLIMÁTICO (IPCC)**

4.1 El Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) está preparando el Quinto Informe de Evaluación (AR5), cuya finalización está prevista para 2014. La OACI participa en el proceso del IPCC a fin de asegurar que el AR5 abarque las cuestiones relacionadas con la aviación y el cambio climático. La OACI solicitó especialmente que el AR5 investigue más los efectos de las emisiones de la aviación que no son de CO<sub>2</sub>, actualice las tendencias relativas a las emisiones de GEI procedentes de la aviación, e incluya el trabajo más reciente de la OACI sobre medidas de mitigación.

### **5. PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DESARROLLO (PNUD) / FONDO PARA EL MEDIO AMBIENTE MUNDIAL (FMAM)**

5.1 Como medida para facilitar la asistencia financiera para la preparación y ejecución de los planes de acción de los Estados para la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>, la OACI está elaborando un programa, conjuntamente con el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (FMAM). El PNUD es el organismo ejecutor autorizado del FMAM, fondo que se estableció como programa en el Banco Mundial para contribuir a la protección del medio ambiente mundial y promover el desarrollo sostenible respetando el medio ambiente (ver A38-WP/31, *Asistencia a los Estados – La aviación y el cambio climático*).

### **6. ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL TURISMO (OMT)**

6.1 Durante la sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/6), celebrada en marzo de 2013, la OACI y la Organización Mundial del Turismo (OMT) firmaron una declaración conjunta en la que se reconoce la intención de las dos organizaciones de empezar a cooperar más en áreas de interés común, incluyendo la reducción de gases de efecto invernadero provenientes de la aviación y del turismo.

### **7. CONCLUSIONES**

7.1 Desde la última Asamblea, la OACI ha continuado el enlace con otros organismos de las Naciones Unidas y organizaciones internacionales, a fin de obtener una mejor comprensión científica del impacto de la aviación en el medio ambiente, así como de explorar la cooperación y la sinergia en la formulación de políticas, y la implementación de medidas para limitar o reducir las emisiones de la

aviación. Para mantener el liderazgo de la OACI en el campo de la aviación y el medio ambiente, es importante que la OACI y sus Estados miembros progresen más y presenten el trabajo de la OACI a otros organismos de las Naciones Unidas y a la industria.

7.2 Con respecto a la movilización de ingresos para el financiamiento del trabajo sobre el cambio climático y al uso de la aviación internacional como fuente potencial de tales ingresos, temas que se están discutiendo en el proceso de la CMNUCC, debería señalarse que el sector de la aviación internacional mismo necesitaría recursos financieros para implementar un conjunto de medidas que permitan alcanzar las metas mundiales aspiracionales de la OACI. La OACI y sus Estados miembros tienen que manifestar claramente su preocupación, a fin de asegurar que la aviación internacional no se identifique de manera desproporcionada como una fuente de ingresos para el financiamiento climático, reflejándola, entre otros, en el texto de la Resolución de la Asamblea sobre la aviación internacional y el cambio climático.

— FIN —