



**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

Asuntos de Navegación Aérea

**4.4 Plan de Acción Regional sobre las Actividades de los Estados para la
reducción de emisiones CO₂ en la aviación y su implementación**

EL CAMBIO CLIMATICO

(Presentada por México)

RESUMEN	
<p>El cambio climático es una realidad que está reclamando la atención de los gobiernos de los Estados. La Unión Europea emitió la Directiva 2008/101/CE, el cual incluye a la aviación en el régimen comunitario de comercio de emisión de gases de efecto invernadero (GEI). En general todos los países estuvieron en desacuerdo con la directiva por su unilateralidad y extraterritorialidad. La presión de los Estados con el apoyo de la OACI, permitió la suspensión de la Directiva. Sin embargo, no se ha consensado cual sería el mecanismo para incluir el comercio de emisiones en la industria y cuál sería la canasta de medidas que permitan llegar a los objetivos aspiraciones determinados en la Resolución A37-19.</p>	
<p>Referencias:</p> <ul style="list-style-type: none">• Resolución A37-19• 2008/101/CE• HGCC/2-WP/1-10	
<p>Objetivo Estratégico</p>	<p><i>Esta nota de información se relaciona con el Objetivo estratégico C. Protección al medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo.</i></p>

1. Introducción

1.1 En la Resolución A37-19, aprobada por el 37º periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI incluye objetivos mundiales aspiracionales para el sector de la aviación internacional, a) una mejora en media anual de consumo de combustible de un 2 por ciento hasta 2050 (A37-19, los apartados 4 y 5) y, b) mantener al mismo nivel las emisiones netas de carbono a partir de 2020 (A37-19, párrafo 6).

1.2 La Resolución de la Asamblea, invitó a los Estados a preparar sus planes de acción y presentarlos a la OACI antes de finales de junio de 2012, con el fin de que la OACI compilara la información en relación con el logro de los objetivos a escala mundial, y conocer el conjunto de medidas consideradas por los Estados, lo que reflejaría sus respectivas capacidades y circunstancias nacionales, así como información sobre las necesidades de asistencia específicas (A37-19, apartado 10).

1.3 A finales de 2012, 56 Estados miembros de la OACI presentaron sus Planes de Acción.

1.4 El Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) de OACI, continúa con su labor de actualización y evaluación de las tendencias de CO₂ mediante la estimación de la contribución de las diferentes medidas de mitigación (desarrollo de tecnología, mejora de la gestión del tráfico aéreo, uso de infraestructuras, mercado de carbono, eficiencia en las operaciones y combustibles alternativos), buscando el logro de los objetivos. Trabajo que se espera sea terminado a mediados de abril de 2013.

1.5 Existe consenso en que el conjunto de medidas son el mecanismo para alcanzar el objetivo a mediano plazo. Sin embargo, correspondería a los Estados a elegir voluntariamente la combinación de medidas para contribuir a la reducción de emisiones.

1.6 La directiva de la Unión Europea 2008/101/CE, que incluyó a la aviación en el Sistema comunitario de comercio de derechos de emisión (ETS), fue suspendida en noviembre de 2012.

1.7 Durante la primera reunión del Grupo de Alto Nivel sobre Cambio Climático (HGCC) se observó que las Medidas basadas en criterios de mercado (MBM) tienen que ser:

- a) una medida de incentivo económico dirigido a una reducción de las emisiones reales del sector de la aviación;
- b) no deben ser un mecanismo de generación de ingresos;
- c) una de las fuentes de financiación de los programas de mitigación del cambio climático de la OACI, que están relacionados con el sector de la aviación civil internacional.

1.8 En la HGCC/1 se discutieron tres enfoques para la cobertura de las MBM. Estos fueron:

- a) Todos los vuelos internacionales que salen del territorio de un Estado;
- b) Todos los vuelos internacionales de operadores de aeronaves matriculadas en un Estado, y
- c) Todos los vuelos internacionales en el espacio aéreo nacional (y/o Región de Información de Vuelo (FIR)) de un Estado.

1.9 En la HGCC/2, Estados Unidos y Singapur presentaron un posible marco de referencia a fin de crear una especie de "zona de seguridad" o guías para el diseño e implementación de los MBM.

Entre ellos:

- MBM deberán apoyar el desarrollo sostenible del sector de la aviación internacional y no debería imponer una carga económica inadecuada.
- MBM deberán apoyar la mitigación de las emisiones de CO₂, y contribuir al logro de las metas aspiracionales mundiales.
- MBM no deben de duplicarse.
- MBM deberán de facilitar el apropiado acceso a los mercados de carbono

1.10 A la fecha no existe consenso de cómo se incluiría el mercado de carbono a la canasta de medidas de reducción de CO₂.

2. Discusión

- 2.1 Emisión de los Planes de Acción e información que los integran.
- 2.2 Apoyo técnico dirigido de la OACI en la elaboración de los Planes de Acción.
- 2.3 La inclusión de Mercado de Carbono a la canasta de medidas de reducción de gases de efecto invernadero (GEI).
- 2.4 Cobertura de los MBM.
- 2.5 Marco de Referencia de los MBM.

3. Conclusión

- 3.1 Se invita a la Reunión a:
 - a) tomar nota de la información presentada;
 - b) solicitar a la Secretaría las conclusiones de sus análisis de los Planes de Acción de los Estados y sus recomendaciones para mejorar su proceso;
 - c) dar seguimiento detallado y analizar las alternativas al trabajo del CAEP;
 - d) asegurar que las medidas adoptadas por los gobiernos cumplan dentro de las particularidades de cada uno con el marco definido de MBM.