



## ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

### COMITÉ EJECUTIVO

#### Cuestión 17: Protección del medio ambiente

#### CÓMO ABORDAR LA CUESTIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO MUNDIAL EN EL MARCO DEL DESARROLLO SOSTENIBLE DE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL

(Nota presentada por la República Popular de China)

#### RESUMEN

El cambio climático preocupa por sus repercusiones en el bienestar de la especie humana y el desarrollo sostenible mundial. Es un problema ambiental, pero, lo más importante, un problema de desarrollo que ha surgido en el curso del desarrollo humano. Los objetivos de la OACI son elaborar principios y técnicas de navegación aérea internacional y promover la planificación y el desarrollo del transporte aéreo internacional. La CMNUCC, el Protocolo de Kyoto (PK) y el Plan de acción de Bali (BAP) constituyen el marco jurídico básico y la premisa para tratar el problema de las emisiones de GEI procedentes de la aviación internacional; el principio de “responsabilidades comunes pero diferenciadas (CBDR)” es fundamental para la negociación y cooperación en materia de dichas emisiones; y garantizar la equidad es la clave para resolver los problemas. Los países desarrollados deberían tomar la iniciativa en reducir, en forma sustancial, la huella de carbono, dejando suficiente margen para el desarrollo de la aviación internacional en los países en desarrollo y ofreciendo, al mismo tiempo, apoyo financiero y transferencia de tecnología a estos países. Desde hace mucho tiempo, China ha venido siguiendo el camino del desarrollo sostenible y, en sus esfuerzos por mantener y promover el desarrollo del transporte aéreo, ha logrado efectos muy positivos y contribuciones importantes al tratar la cuestión de las emisiones de GEI procedentes de la aviación.

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

- a) reafirmar que la CMNUCC, el PK y el BAP constituyen el marco jurídico básico y la premisa para tratar el problema de las emisiones de GEI procedentes de la aviación internacional. El principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas es fundamental para abordar la cuestión de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes de la aviación. La OACI debería tratar el problema de las emisiones de GEI de la aviación internacional en el contexto de la CMNUCC y teniendo en cuenta el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas. Poner énfasis en que los países desarrollados asuman su responsabilidad en cuanto a sus emisiones del pasado, tomen la iniciativa en reducir drásticamente las emisiones y cumplan sus compromisos de ofrecer apoyo financiero y transferir tecnología a los países en desarrollo;
- b) afirmar que la meta de rendimiento de combustible o el método para medir las emisiones acumulativas per cápita del pasado, procedentes de la aviación internacional, serán las opciones más viables para integrar el control de las emisiones al desarrollo. Pedir a los países desarrollados que contraigan y cumplan compromisos dinámicos para lograr las metas de crecimiento neutro en carbono (CNC) y reducciones absolutas de emisiones, y poner énfasis en que las metas de crecimiento neutro en carbono y de reducciones absolutas de emisiones no están dirigidas a los países en desarrollo;

<p>c) afirmar que la mitigación, la adaptación, el apoyo financiero y la transferencia de tecnología tienen la misma importancia. Colaborar y servir de enlace en las negociaciones de la CMNUCC de manera que se redefina el marco de negociaciones de la OACI en materia de aviación internacional y cambio climático para el 38° período de sesiones de la Asamblea de la OACI, destacando los temas de adaptación, apoyo financiero y transferencia de tecnología y explorando y estableciendo en forma activa mecanismos pertinentes; y</p> <p>d) reafirmar que los países tienen la libertad de elegir el conjunto de medidas y de tomar decisiones para resolver el problema de las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación de acuerdo con sus propias circunstancias nacionales; afirmar la continuidad de la validez de la Resolución A36-22 de la Asamblea, Anexo L, que el 36° período de sesiones de la Asamblea de la OACI aprobó; promover estudios sobre el impacto que ejercen las medidas basadas en criterios de mercado en el desarrollo de la aviación internacional, particularmente en los países en desarrollo, para que dicho impacto quede plenamente demostrado; alentar a los países desarrollados para que tomen la iniciativa en introducir medidas basadas en criterios de mercado, como son el comercio de derechos de emisión entre ellos, y a que logren un progreso demostrable que compartan en el futuro; y oponerse a cualquier aplicación unilateral, no diferenciada y obligatoria del comercio mundial de derechos de emisión.</p>	
<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio está relacionada con el Objetivo estratégico C, <i>Protección del medio ambiente — Minimizar los efectos perjudiciales de la aviación civil mundial en el medio ambiente.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se necesitan recursos adicionales.
<i>Referencias:</i>	Sin referencias.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 El cambio climático atañe al bienestar de la especie humana y al desarrollo sostenible mundial. Constituye uno de los desafíos más difíciles a los que se enfrenta la especie humana y exige una respuesta activa de la comunidad internacional. El cambio climático es un problema ambiental, pero, lo más importante, un problema de desarrollo, que debe y puede resolverse sólo en el curso del desarrollo mismo. Los objetivos de la OACI son elaborar principios y técnicas de navegación aérea internacional y promover la planificación y el desarrollo del transporte aéreo internacional.

1.2 En la *Declaración* y las *Recomendaciones* aprobadas por la Reunión de alto nivel sobre la aviación internacional y el cambio climático (HLM-ENV) celebrada en octubre de 2009, se reafirmó el reconocimiento del principio de “responsabilidades comunes pero diferenciadas (CBDR)” y que los países desarrollados tomaran la iniciativa para reducir las emisiones. Se establecieron las metas a las que se aspira en el mediano y largo plazos en cuanto a mejorar el rendimiento de combustible, y se propuso que se tuvieran en cuenta las condiciones nacionales específicas de los países en desarrollo y sus capacidades respectivas, así como el desarrollo sostenible de la aviación internacional. Además, en las *Recomendaciones* de la reunión HLM-ENV se puso de relieve que debería ampliarse la labor respecto de las medidas para asistir a los países en desarrollo.

1.3 El diseño de un mecanismo diferente para reducir las emisiones puede llevar al logro del objetivo común de reducción de emisiones, pero la resolución de los problemas actuales servirá de base para analizar los problemas del futuro. Actualmente, debería tenerse en cuenta la equidad y hacer de ella la clave para enfrentar el problema. Los países desarrollados deberían asumir sus responsabilidades en

cuanto a la suma acumulativa de sus emisiones del pasado y al status quo de sus altas emisiones per cápita del presente. Por otra parte, los países en desarrollo se toparán con tareas arduas para mejorar el sustento de la gente y promover el crecimiento del transporte aéreo internacional, en otras palabras, las emisiones de la aviación internacional de los países en desarrollo son, primordialmente, emisiones de supervivencia que permiten satisfacer las necesidades básicas que tienen sus habitantes en cuanto al uso de vuelos al extranjero.

## **2. POSTURA GENERAL DE CHINA EN EL ÁMBITO DE LA AVIACIÓN Y EL CAMBIO CLIMÁTICO**

2.1 La Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), el Protocolo de Kyoto y el Plan de acción de Bali constituyen el marco jurídico básico y la premisa para tratar el problema de las emisiones de GEI procedentes de la aviación internacional. El principio de “responsabilidades comunes pero diferenciadas (CBDR)” es la norma fundamental que desempeña un papel principal en resolver el problema del cambio climático. En el Artículo 2.2 del Protocolo de Kyoto, se estipula que los países desarrollados (Partes del Anexo I) tomarán la iniciativa en reducir en forma sustancial las emisiones de GEI de la aviación internacional y cumplirán sus compromisos internacionales de ofrecer a los países en desarrollo apoyo financiero, técnico y en creación de capacidades para mejorar las posibilidades endógenas de estos países para hacer frente a los problemas que plantean la aviación internacional y el cambio climático.

2.2 A la luz de los términos y disposiciones existentes en el contexto de la CMNUCC y el Protocolo de Kyoto, deberían tenerse en cuenta las condiciones específicas de los países en desarrollo. Existen diferencias considerables entre los países en desarrollo y los países desarrollados con respecto a la suma acumulativa de las emisiones del pasado, abordajes de avión per cápita, emisiones per cápita, tecnología aeronáutica, infraestructura, aeronaves per cápita, fondos, etc. Al mismo tiempo que comprendan y respeten plenamente las necesidades de los países en desarrollo en cuanto al desarrollo del transporte aéreo para la humanidad, los países desarrollados deberían tomar la iniciativa en reducir las emisiones, cumplir sus compromisos internacionales y ofrecer apoyo a los países en desarrollo en cuanto a financiamiento, transferencia de tecnología y creación de capacidades, con el propósito de ayudarles a mejorar el rendimiento de combustible.

2.3 Es preciso respaldar plenamente la *Declaración* y las *Recomendaciones* aprobadas por la reunión HLM-ENV en octubre de 2009. La OACI debería redefinir el marco de las futuras negociaciones, con la intención de que el orden del día sea abarcador y haya un equilibrio de intereses. Concretamente, es preciso destacar que la mitigación, la adaptación, el apoyo financiero y la transferencia de tecnología tienen la misma importancia, y que ciertas disposiciones deben aclararse: primero, que las responsabilidades y las metas de reducción de emisiones de los países desarrollados, y que éstos tomen la iniciativa en reducir las emisiones, deberían constituir lo que más se ambiciona; segundo, que deberían establecerse mecanismos eficaces para garantizar que los países desarrollados incrementen su apoyo a los países en desarrollo con financiamiento, transferencia de tecnología y creación de capacidades; y tercero, que debería hacerse un análisis profundo del proceso de adaptación, en particular, del apoyo a los países en desarrollo para que implanten medidas de adaptación al construir aeropuertos y en la gestión del tránsito aéreo.

2.4 La OACI debería dar primera prioridad al desarrollo del transporte aéreo, teniendo en mente el mandato del Artículo 44 sobre los objetivos de la OACI en el marco del Convenio de Chicago. Entre las metas mundiales a las que se aspira, las relativas al rendimiento de combustible o al método de medición de las emisiones acumulativas per cápita del pasado que provienen de la aviación internacional serán las más apropiadas para integrar el control de las emisiones en el desarrollo. Las metas que se conciben como una tentativa parcial de reducir las emisiones representarán un obstáculo al desarrollo y,

por lo tanto, no serán prácticas ni razonables. China alienta a los países desarrollados a contraer y cumplir compromisos dinámicos para lograr las metas de crecimiento neutro en carbono o de reducciones absolutas de emisiones que, por lo demás, no están dirigidas a los países en desarrollo.

2.5 De todas las medidas destinadas a promover el desarrollo sostenible de la aviación internacional, las medidas tecnológicas y operacionales ofrecerán las oportunidades más viables para reducir las emisiones de manera eficaz y directa. China sostiene el punto de vista de que dichas medidas, con las que será posible contribuir en forma importante a los esfuerzos de los países en desarrollo por reducir las emisiones de la aviación, siguen siendo, actualmente, la tarea principal de estos países y su mejor opción para reducir las emisiones. China reconoce el papel positivo que desempeñan las medidas basadas en criterios de mercado en reducir las emisiones, pero opina que estas medidas no deberían ponerse en práctica sin antes demostrarlo realizando estudios importantes sobre sus repercusiones en el desarrollo, en especial en el desarrollo de la aviación internacional de los países en desarrollo. Del mismo modo, los países desarrollados deberían tomar la iniciativa en introducir las medidas basadas en criterios de mercado entre ellos y en lograr un progreso demostrable que compartan en el futuro. China se opone a cualquier aplicación unilateral, no diferenciada y obligatoria del comercio mundial de derechos de emisión.

### **3. EL CASO DE CHINA: SUS MEDIDAS Y LOGROS PARA CONTROLAR LAS EMISIONES DE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL**

3.1 Para China, el “desarrollo sostenible” de la aviación civil se define como “el desarrollo de la aviación civil que tiende hacia una industria que economice recursos y no dañe el medio ambiente, al promover activamente la conservación de energía y la reducción de las emisiones”. La Administración de aviación civil de China (CAAC) está organizando y aplicando las medidas que estén al alcance de sus fuerzas y capacidades para reducir las emisiones de la aviación, entre las que figuran, la preparación de un “Plan para reducir el consumo de energía y las emisiones de GEI procedentes de la aviación”; el establecimiento de sus propios procedimientos de recopilación de datos, vigilancia y evaluación en relación con el consumo de energía y las emisiones de la aviación en China; el fortalecimiento de su mecanismo de supervisión y gestión dirigido a las líneas aéreas y los aeropuertos; el mejoramiento del uso flexible del espacio aéreo para reducir al mínimo las distancias de vuelo; la promoción del reemplazo de las operaciones APU por medio de unidades de energía en tierra y de aire acondicionado a fin de reducir las emisiones en superficies; y la difusión de su programa de ahorro de energía y reducción de emisiones en toda la industria.

3.2 Mediante los esfuerzos de la CAAC para que las rutas de las aeronaves sigan una “línea recta y eficiente provisional”, en 2009 se ahorró un total de 15,8 millones de kilómetros de distancia de vuelo, que dio como resultado una reducción de 88 000 toneladas en el consumo de combustible y de 280 000 toneladas, aproximadamente, en las emisiones de CO<sub>2</sub>. A través de un programa experimental para reemplazar las operaciones APU por unidades de energía en tierra y de aire acondicionado en los aeropuertos internacionales de Beijing Capital (PEK), Shanghai Pudong (PVG) y Guangzhou Baiyun (CAN), en 2009 se ahorraron 38 000 toneladas de combustible y hubo una reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> de cerca de 120 000 toneladas. Con el estímulo de la CAAC, las líneas aéreas de China, una después de la otra, han tomado medidas para mejorar las operaciones y/o compensar la huella de carbono bajo el tema “Vuele en forma ecológica”. Las medidas que se tomaron comprenden la optimización permanente de las estructuras de las rutas de vuelo y de las distancias de vuelo. Además, las líneas aéreas de China están introduciendo paulatinamente nuevos tipos de aeronaves y motores y eliminando gradualmente los viejos a pesar de las dificultades financieras, y la edad promedio de la flota aérea china es, en consecuencia, menor que la de hace ocho años, superando, en cuanto a edad promedio se refiere, a la flota mundial.

3.3 La CAAC consolidará sus esfuerzos por reducir más las emisiones de carbono buscando la cooperación internacional en el desarrollo e implantación de combustibles alternativos de aviación.

#### 4. **RECOMENDACIÓN**

4.1 Se invita a la Asamblea a examinar y adoptar, para su inclusión en la resolución, el texto propuesto en los incisos a) a d) del resumen.

— FIN —