



**NOTA DE ESTUDIO**

**ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES**

**COMITÉ EJECUTIVO**

**Cuestión 17: Protección del medio ambiente**

**FORTALECIMIENTO DEL LIDERAZGO DE LA OACI  
EN EL COMERCIO DE LOS DERECHOS DE EMISIÓN**

(Nota presentada por Cuba)

**RESUMEN**

En esta nota de estudio se reconoce y promueve la labor rectora de la OACI y de su Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) en el análisis de los temas relativos al impacto de la aviación en el medio ambiente y como mitigarlo, así como la responsabilidad de los Estados al respecto. Se menciona cómo las medidas unilaterales en esta esfera, que afectan a los países menos adelantados o en desarrollo, crean nuevas formas de dependencia adicionales e incrementan las desigualdades económicas.

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

- a) tomar nota de la información brindada en esta nota de estudio;
- b) adoptar las acciones necesarias para garantizar que la OACI coordine a nivel mundial las actividades para encarar el cambio climático, elaborando y perfeccionando las normas y métodos recomendados, así como los textos de orientación sobre medidas tecnológicas, organización adecuada del tránsito aéreo y aplicación de opciones basadas en criterios de mercado; y
- c) promover la cooperación entre los Estados de manera que las medidas que se adopten en las cuestiones ambientales de emisiones de motores de aviación sea un proceso gradual y consensuado donde no exista la unilateralidad.

<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 requieren recursos adicionales.
<i>Referencias:</i>	<i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc 7300)</i> <i>Anexo 16 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i> <i>Orientación sobre el uso del comercio de derechos de emisión para la aviación (Doc 9885)</i> <i>Protocolo de Kyoto</i>

<sup>1</sup> La versión en español fue proporcionada por Cuba.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1. El cambio climático constituye hoy uno de los principales problemas que enfrenta la humanidad. La comunidad internacional reconoce la urgencia de la reducción de los gases de efecto invernadero y la necesidad de utilización de las energías renovables para disminuir el deterioro del planeta. Según el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) de la ONU, las emisiones de la aviación constituyen el 2% de las emisiones mundiales de CO<sub>2</sub> originario de los carburantes fósiles.

1.2. La OACI ha situado los temas de protección del medio ambiente entre sus prioridades y responsabilidades a considerar; aunque en los últimos años, muchos de los contaminantes generados por los motores de las aeronaves, que afectan a la calidad del aire local y regional, se han reducido considerablemente. El Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) ha elaborado valiosa documentación técnica sobre el ruido y las emisiones de las aeronaves, contribuyendo de manera decisiva a la eficiencia en el consumo de combustibles en todas las fases de vuelo de las aeronaves.

1.3. El Protocolo de Kyoto, como parte de su proceso de negociación, propuso tres mecanismos, identificados como de flexibilidad, que les permita a los países del Anexo I (países en desarrollo), reducir emisiones con mucho menor costo. Los tres mecanismos son implementación conjunta, permiso de comercio de derechos de emisión y mecanismo para un desarrollo limpio.

1.4. El Permiso de comercio de derechos de emisión, es un mecanismo por el cual se establece la compraventa de créditos de carbono, logrados por diferentes vías, entre países pertenecientes al Anexo I. La vía más clara para la obtención de los mecanismos de créditos, y al mismo tiempo la más deseada desde el punto de vista ambiental, es aquella en que un país del Anexo I logra niveles de reducción de sus emisiones de GEI por encima de sus compromisos cuantificados de reducción previstos en el protocolo.

1.5. En este sentido la OACI, mediante su documento 9885 *Orientación sobre el uso del comercio de derechos de emisión para la aviación*, ha ofrecido a los Estados, un texto claro y comprensible, sobre el alcance del comercio de los derechos de emisión en la aviación civil mundial. Ha sentado las pautas y bases de este mecanismo de flexibilidad en el entorno aeronáutico, brindando asesoramiento e información práctica y donde se manifiesta que el interés principal sigue siendo el comercio de derechos de emisión.

## 2. ANÁLISIS

2.1 La aviación se ha identificado con tres dimensiones fundamentales en el impacto ambiental: emisiones de los motores, el ruido y el tratamiento a los desechos, este último, originado por la explotación de las aeronaves, cuyo destino son las instalaciones aeroportuarias. No obstante, el resto del sistema aeronáutico no escapa a la incidencia directa en el medio ambiente debido al consumo de combustibles fósiles, la basificación de instalaciones (uso de terrenos y deforestación), además de las emisiones ya descritas, así como las construcciones de aeropuertos como apoyo al desarrollo económico de la sociedad.

2.2. Reconocemos que los estudios y validaciones de los especialistas de la OACI, han servido de apoyo a los Estados; han contribuido a orientar sus políticas internas de explotación de aeronaves y aeropuertos; la manipulación y utilización de los combustibles fósiles y de las sustancias halogenadas; así como en la mitigación del ruido de los motores de las aeronaves y de otros equipos, la aplicación de normas para las emisiones gaseosas y el tratamiento de desechos sólidos y líquidos.

2.3. Es obligación de los Estados proteger el medio ambiente mediante su conservación y el uso racional de los recursos naturales, luchar sistemáticamente contra las causas que originan el deterioro ambiental mundial y local, trabajar en la prevención de los impactos ambientales negativos, reducirlos y, siempre que sea posible, eliminarlos.

2.4. Ahora bien, la Unión Europea ha emprendido acciones unilaterales vinculadas al comercio de derechos de emisión, que afectan a los países menos adelantados o en desarrollo, sin que éstos puedan evitar la creación de nuevas formas de dependencia adicionales a las existentes, aumentando aún más las desigualdades económicas.

2.5. Para el cumplimiento y aplicación por parte de los Estados de las nuevas acciones en cuestiones de emisiones de los motores de aeronaves, se requieren de grandes inversiones, onerosas para los países menos adelantados y/o en desarrollo.

2.6. El Artículo 15 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* contiene disposiciones respecto a los derechos aeroportuarios y otros similares, incluyendo el principio de no discriminación. La OACI ha elaborado criterios para dar orientación a los Estados contratantes en materia de derechos [*Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082)], incluyendo orientación concreta sobre los derechos relacionados con el ruido y los derechos de emisiones para la calidad del aire local. Tales gravámenes deben tener la forma de derechos y no de impuestos. Los fondos recaudados deben utilizarse para mitigar las repercusiones de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medio ambiente.

### 3. CONCLUSIONES

3.1 Cuba solicita que las cuestiones ambientales de emisiones de motores de aviación se desarrollen mediante un proceso gradual y consensuado, liderado por la OACI, donde no exista la unilateralidad, donde se reconozcan prioridades y se promueva la cooperación entre todos los actores.

3.2. Cuba considera que como parte de los esfuerzos, debe incrementarse el apoyo internacional y los recursos destinados a la aplicación de estrategias sostenibles para el desarrollo de fuentes nuevas y renovables de energía, que combinadas con un uso más eficiente de las fuentes tradicionales, permitan reducir la dependencia de los combustibles fósiles y mitigar los efectos del cambio climático.

3.3. Cuba apoya una mayor participación de los países en desarrollo para mitigar el cambio climático y que cualquier acuerdo mantenga los compromisos logrados hasta hoy en el Protocolo de Kyoto, en lo relativo al principio de las responsabilidades comunes pero diferenciadas, sin que se comprometa el desarrollo económico y social de los países en desarrollo y los menos adelantados.

3.4. Para Cuba la adaptación al cambio climático constituye un tema crucial a tener en cuenta en el futuro régimen climático internacional, teniendo en cuenta la alta vulnerabilidad de los países en desarrollo, particularmente los pequeños estados insulares y los países menos adelantados. En ese contexto, los países desarrollados deben aportar los recursos financieros necesarios para que el Fondo de Adaptación aprobado en la 13 COP [“Conferencia de la Naciones Unidas sobre el Cambio Climático” (COP13/MOP13)] en Bali, Indonesia, del 3 al 14 de diciembre de 2007, pueda hacerse operacional.