



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 36º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 17: Protección del medio ambiente

POLÍTICAS DE LA OACI RELATIVAS A LAS EMISIONES

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

RESUMEN

En esta nota se informa sobre el trabajo del Consejo en relación con las políticas de la Organización relativas a las emisiones de la aviación, incluida la aplicación de medidas basadas en criterios de mercado, y otras sobre definición de políticas, para limitar o reducir el impacto de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medio ambiente a niveles mundial (cambio climático) y local (calidad del aire local). También se propone un texto modificado para los Apéndices A, H e I de la Resolución 35-5 de la Asamblea.

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

- a) tomar nota de los nuevos acontecimientos en el área de las medidas basadas en criterios de mercado que han tenido lugar después de la última Asamblea;
- b) examinar el proyecto de texto que figura en el apéndice y convenir en que dicho texto reemplace a los Apéndices A, H e I actuales de la Resolución A35-5 de la Asamblea; y
- c) apoyar el trabajo de la Organización en relación con las medidas destinadas a limitar o reducir el impacto ambiental de las emisiones de los motores de las aeronaves, incluida la aplicación de medidas basadas en criterios de mercado y otras sobre definición de políticas.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona 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>	En esta Resolución de la Asamblea se identifican otras tareas que la Organización debe llevar a cabo para resolver el problema de las emisiones de la aviación, lo que requiere recursos adicionales.
<i>Referencias:</i>	A36-WP/34, <i>Nuevos acontecimientos en la OACI relacionados con la aviación civil y el medio ambiente</i> A36-WP/35, <i>Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente (Apéndices B a G)</i> <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (al 8 de octubre de 2004) (Doc 9848) <i>Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea</i> (Doc 9082) <i>Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional</i> (Doc 8632)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El trabajo de la Organización en el campo de las emisiones de la aviación se lleva a cabo aplicando tres enfoques, es decir, los relativos a tecnología y normas, medidas operacionales y medidas basadas en criterios de mercado. El trabajo logrado en relación con los dos primeros aspectos se comunica en la nota A36-WP/xx, *Nuevos acontecimientos en la OACI relacionados con la aviación civil y el medio ambiente*. Esta nota trata de los acontecimientos que han tenido lugar en el campo de las medidas basadas en criterios de mercado y de otras de definición de políticas. Se resume el avance logrado después del 35° período de sesiones de la Asamblea en cuanto a las medidas estudiadas; ahí también se consideran los acontecimientos actuales y se esboza la forma en que el Consejo propone hacer avanzar el trabajo en el trienio 2008-2010.

1.2 Lo que distingue a esta nota de la otra mencionada es que las medidas basadas en criterios de mercado constituyen instrumentos de definición de políticas que aplican mecanismos económicos para lograr objetivos normativos.

Antecedentes — base del esfuerzo de la OACI en materia de reducción de emisiones

1.3 Después de la creación, en 1983, del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) del Consejo, la OACI ha venido y sigue desarrollando formas de reducir los efectos de las emisiones locales y mundiales que provienen de la aviación. Estos esfuerzos se llevan a cabo a través de mecanismos tecnológicamente viables, que ofrecen ventajas ambientales y son razonables desde el punto de vista económico. La principal motivación para reducir las emisiones de la aviación es limitar o reducir la contaminación del aire a nivel local y el cambio climático a escala mundial.

1.4 A nivel local, la preocupación ambiental más importante, en lo que respecta a las emisiones de la aviación, es la contaminación del aire producida por gases como óxidos de nitrógeno (NOx), hidrocarburos (HC) y monóxido de carbono (CO), así como por materia en partículas (PM). Estas emisiones gaseosas, que se encuentran estrechamente vinculadas al consumo de combustibles fósiles, pueden ejercer un impacto considerable en la salud humana, especialmente en la forma de problemas respiratorios.

1.5 A nivel mundial, puede decirse lo mismo en cuanto a los gases de efecto invernadero [como el dióxido de carbono (CO₂), que también se encuentra estrechamente relacionado con el consumo de combustible]. Los hallazgos del cuarto informe de evaluación (4AR) del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) revelan que existe decidida urgencia de tomar medidas sobre el cambio climático. En el informe se expresa que: “El calentamiento del sistema climático es inequívoco, como se evidencia de la observación del aumento de la temperatura mundial promedio del aire y los océanos, el derretimiento generalizado de hielos y nieves y el aumento del nivel medio mundial del mar”. Las actividades humanas, como el consumo de combustible fósil y el cambio del uso de los terrenos, han contribuido en gran medida a que se produzcan estos efectos.

1.6 La OACI sigue ocupándose de resolver estos problemas por medio de su labor en el marco del CAEP, que tiene la finalidad de limitar o reducir las emisiones de la aviación mediante medidas tecnológicas, operacionales y basadas en criterios de mercado. En esta nota se destaca la aplicación de medidas basadas en criterios de mercado.

1.7 En 2004, en el 35° período de sesiones de la Asamblea se había orientado el trabajo de la Organización hacia las emisiones de los motores de las aeronaves. Entre otras cosas, se había pedido al Consejo que “continúe estudiando las opciones en materia de políticas para limitar o reducir las repercusiones de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medio ambiente y que elabore

propuestas concretas y proporcione asesoramiento tan pronto como sea posible a la Conferencia de las Partes en la CMNUCC, poniendo un énfasis especial en el empleo de soluciones técnicas y que al mismo tiempo continúe considerando medidas basadas en criterios de mercado, y teniendo en cuenta las posibles implicaciones, tanto para los países en desarrollo como para los desarrollados” [Resolución A35-5 de la Asamblea, Apéndice H, Cláusula 2 b)].

1.8 Cada una de las tres medidas basadas en criterios de mercado estudiadas por la OACI, a saber, las relativas a los mecanismos voluntarios, los derechos relacionados con las emisiones y el comercio de derechos de emisión, se encuentra en una etapa diferente en cuanto a su consideración por parte de la Organización, dependiendo, por ejemplo, del grado de orientación de la OACI que ya exista. Al respecto, la Asamblea había hecho varias peticiones más detalladas al Consejo en la Resolución A35-5 de la Asamblea, Apéndice I, *Medidas basadas en criterios de mercado relacionadas con las emisiones de los motores de las aeronaves*. La Asamblea había pedido al Consejo que “continúe elaborando orientación para los Estados contratantes sobre la aplicación de medidas basadas en criterios de mercado a fin de reducir o limitar las repercusiones de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medio ambiente, particularmente para mitigar las repercusiones de la aviación en el cambio climático...” (Apéndice I, Cláusula 1), y había alentado a los Estados contratantes y al Consejo “a que, teniendo en cuenta los intereses de todas las partes implicadas, incluidas las posibles repercusiones en el mundo en desarrollo, evalúen el costo y las ventajas de las diversas medidas, incluyendo las existentes, con el fin de abordar las emisiones de los motores de las aeronaves del modo más eficaz en función del costo...” (Apéndice I, Cláusula 2).

2. LOGROS DESPUÉS DE LA ÚLTIMA ASAMBLEA (A35)

2.1 Durante todo el trienio, las deliberaciones sobre cuestiones ambientales, en general, y el empleo de medidas basadas en criterios de mercado, en particular, adquirieron gran relevancia en la OACI, especialmente en diversos debates celebrados a nivel del Consejo. Esto concuerda con la función de liderazgo de la OACI en considerar la contribución de la aviación a la protección del medio ambiente y con la necesidad de conciliar puntos de vista y enfoques diferentes entre los Estados contratantes sobre la mejor manera de aprovechar las distintas medidas disponibles.

2.2 El trabajo sobre cuestiones ambientales se ha llevado a cabo, en gran medida, a través del CAEP. Este Comité celebró su séptima reunión (CAEP/7) en febrero de 2007 y el Consejo aprobó seguidamente, con cometarios, las recomendaciones de dicha reunión durante su 180º período de sesiones de marzo de 2007.

2.3 Debe destacarse que, en el tiempo que ha transcurrido desde la celebración del 35º período de sesiones de la Asamblea de la OACI (septiembre de 2004), entró en vigor, el 16 de febrero de 2005, el Protocolo de Kyoto y, hasta diciembre de 2006, 169 Estados han ratificado el acuerdo.

Mecanismos voluntarios

2.4 En su 35º período de sesiones de 2004, la Asamblea había alentado a los Estados y otras partes interesadas a que limitaran o redujeran las emisiones de la aviación internacional por medio de mecanismos voluntarios y pedido al Consejo que facilitara dichos mecanismos proporcionando las directrices que la OACI había preparado para los mecanismos en cuestión, incluido un acuerdo voluntario modelo [A35-5, Apéndice I, Cláusula 2 a)].

Derechos relacionados con las emisiones

2.5 En 2004, reconociendo que la actual orientación de la OACI en materia de políticas (principalmente las que figuran en la Resolución del Consejo de diciembre de 1996 sobre impuestos y derechos ambientales) no era suficiente para aplicar, a nivel internacional, derechos por emisión de gases de efecto invernadero (GEI), la Asamblea había pedido al Consejo que llevara a cabo otros estudios y desarrollara orientación adicional al respecto [A35-5, Apéndice I, Cláusula 2 b) 3)]. La Asamblea también había instado a los Estados contratantes a que se abstuvieran de aplicar unilateralmente derechos por emisiones de GEI antes de la celebración del próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea en 2007 [A35-5, Apéndice I, Cláusula 2 b) 4)]. Por último, la Asamblea había pedido al Consejo que estudiara la eficacia de los gravámenes relacionados con la calidad del aire local (LAQ) y elaborara orientaciones adicionales al respecto [A35-5, Apéndice I, Cláusula 2 b) 5)].

2.6 Aunque el trabajo sobre la aplicación de derechos relacionados con las emisiones ya se había considerado inicialmente de acuerdo con estas disposiciones, durante el ciclo CAEP/7 se afrontaron varias dificultades, incluidas las de naturaleza jurídica y de definición de políticas. Esto llevó a crear el Grupo especial del Consejo sobre aspectos jurídicos de los derechos de emisión. Basándose en los resultados de la labor del Grupo especial, el Grupo directivo del CAEP había decidido tratar la cuestión de los derechos de emisión de dos maneras diferentes: una relacionada con los derechos de emisión LAQ y, la otra, relativa a los derechos de emisión GEI. Al tomar nota de que se tenían mayores posibilidades de desarrollar textos de orientación sobre derechos de emisión LAQ que sobre derechos de emisión GEI, el Grupo directivo del CAEP había convenido en que el CAEP debía concentrar sus esfuerzos y recursos en áreas donde era más posible avanzar, es decir, desarrollando orientación sobre derechos de emisión y comercio de derechos de emisión LAQ. Como consecuencia de esta decisión, posteriormente apoyada por el Consejo, la labor del CAEP sobre derechos de emisión sólo se enfocaba a los derechos que podían imponerse sobre las emisiones que afectaban a la calidad del aire local en los aeropuertos y sus cercanías. En el marco de las medidas basadas en criterios de mercado, las cuestiones relativas al cambio climático sólo han sido cubiertas, en esta etapa, a través de orientación proporcionada sobre el comercio de derechos de emisión (véanse los párrafos 2.10 a 2.15).

2.7 La orientación que desarrolló el CAEP para los Estados que piensan aplicar los derechos LAQ como medida para abordar la cuestión de las emisiones que afectan a la calidad del aire local contiene cinco capítulos: a) políticas de la OACI existentes en materia de derechos, b) proceso para la aplicación de derechos por emisiones locales, c) evaluación de la calidad del aire local, d) diseño de un plan de derechos por emisiones locales, y e) aspectos administrativos.

2.8 En su 180º período de sesiones, el Consejo había adoptado un texto de políticas sobre derechos de emisión relacionados con la calidad del aire local para su incorporación en las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082). También había convenido en que los textos de orientación que lo acompañaban, *Orientación sobre derechos de emisión relacionados con la calidad del aire local* (Doc 9884), se publicaran como documento para la venta.

2.9 El Consejo también había tomado nota de las conclusiones a las que llegó el CAEP sobre el análisis de rentabilidad de los derechos LAQ, de acuerdo con el cual el impacto en las emisiones de NOx, que se atribuye directamente a los derechos LAQ, es marginal. En virtud de las limitaciones del análisis realizado, no puede extraerse una conclusión definitiva sobre la rentabilidad de dichos derechos.

Comercio de derechos de emisión

2.10 Después de haber avalado, en 2001, la creación de un sistema abierto de comercio de derechos de emisión para la aviación internacional, la Asamblea pidió en 2004 que el Consejo concentrara

su trabajo en dos enfoques¹ y preparara directrices sobre dicho sistema [A35-5, Apéndice I, Cláusula 2 c)].

2.11 El proyecto de textos de orientación que preparó el CAEP para integrar la aviación internacional a los sistemas de comercio de derechos de emisión de los Estados se centra en cuestiones específicas de la aviación, identifica opciones y da referencias.

2.12 Una de las cuestiones que había sido particularmente difícil de tratar durante la preparación de la orientación fue el ámbito geográfico. El punto central de desacuerdo fue si los Estados contratantes podrían integrar las emisiones de la aviación internacional de los explotadores de aeronaves de otros Estados contratantes en sus planes de comercio de derechos de emisión sin el consentimiento de éstos. Después de una serie de deliberaciones sobre la cuestión, el Consejo recomendó al CAEP que adoptara el mismo principio aplicado a otros elementos clave de esta orientación, es decir, incluir las diferentes opciones del alcance geográfico, describir sus ventajas y desventajas y comenzar a considerar la integración de los explotadores de aeronaves extranjeros mediante un acuerdo mutuo, continuando, al mismo tiempo, el análisis de otras opciones.

2.13 Durante su 180º período de sesiones, el Consejo adoptó la orientación sobre la aplicación del comercio de derechos de emisión para la aviación y convino en que ese documento se publicara como proyecto de orientación en el sitio web público de la OACI con un preámbulo del Presidente del Consejo, en el que se reconociera que la mayoría de los Estados representados en el Consejo de la OACI había indicado que todo enfoque para incluir la aviación civil internacional en los planes de comercio de derechos de emisión debía respetar la soberanía de los Estados contratantes y basarse en acuerdo mutuo. Una minoría de los Miembros del Consejo, refiriéndose al principio de no discriminación, pidió que la OACI siguiera analizando otras opciones. Además, algunos Estados reiteraron la necesidad de tener en cuenta el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas al implementar un plan de comercio de los derechos de emisión de la aviación.

2.14 En relación con los actuales planes voluntarios de comercio de derechos de emisión, en el informe preparado por el CAEP se describía la naturaleza general de los tipos diferentes de planes, se presentaban varias experiencias prácticas que se aplican actualmente en todo el mundo y se analizaba el posible desarrollo futuro de dichos planes para la aviación. El Consejo había convenido en que este informe debería estar disponible en el sitio web público de la OACI. De particular importancia para la labor futura de la OACI son los planes de compensación de carbono, con los cuales los consumidores pueden compensar las emisiones de sus vuelos con el servicio que ofrecen los proveedores de dichos planes.

2.15 Para complementar lo anterior, el Consejo había convenido en que se estableciera un recurso basado en web para recopilar información pertinente sobre experiencias en el campo del comercio de derechos de emisión. El objetivo sería proporcionar información histórica sobre los planes de comercio de derechos de emisión, a fin de complementar la orientación pertinente de la OACI y ayudar a la comunidad de la aviación a comprender más ampliamente dicho comercio.

¹ En un enfoque, la OACI apoyaría el desarrollo de un sistema voluntario de comercio de derechos de emisión que los Estados contratantes interesados y las organizaciones internacionales podrían proponer. En el otro enfoque, la OACI proporcionaría orientaciones que los Estados contratantes podrían utilizar, según corresponda, para incluir las emisiones de la aviación internacional en sus planes de comercio de derechos de emisión, conforme al proceso de la CMNUCC.

3. NUEVOS ACONTECIMIENTOS

3.1 En mayo de 2007, se celebró el Coloquio sobre emisiones de la aviación de la OACI. En él se ofreció un foro para buscar y compartir información sobre el trabajo relativo a las emisiones, con la intención de facilitar el debate de cuestiones relacionadas con el medio ambiente y la toma de decisiones de alto nivel en el 36° período de sesiones de la Asamblea. En dicho coloquio también se proporcionó, entre otras cosas, información importante sobre los instrumentos de aplicación de medidas basadas en criterios de mercado. El sitio web que contiene las exposiciones del coloquio es: <http://www.icao.int/EnvClq/CLQ07/Documentation.htm>.

3.2 Varias de las partes interesadas (ONG, líneas aéreas, etc.) están proponiendo numerosas iniciativas para compensar las emisiones de la aviación. Dichas iniciativas no se encuentran armonizadas y es posible que no ofrezcan una evaluación exacta de las emisiones originadas por las aeronaves, que es necesaria para identificar la cantidad precisa de carbono que debe compensarse. Por consiguiente, la Secretaría de la OACI, con el respaldo del CAEP, se encuentra desarrollando orientación armonizada para una metodología de cálculo de las emisiones de CO₂ de la aviación que pueda aplicarse como referencia para proyectos de compensación de carbono. Esta metodología también se está examinando en las Naciones Unidas como parte de sus iniciativas para compensar las emisiones de dióxido de carbono.

3.3 Al tomar nota de que, actualmente, en el Protocolo de Kyoto no está prevista la aplicación del mecanismo de desarrollo limpio (MDL) para proyectos relacionados con la aviación civil internacional, la OACI celebra, en estos momentos, consultas con la CMNUCC para considerar de qué manera este valioso mecanismo podría adaptarse a proyectos relacionados con la aviación.

3.4 En cuanto a la iniciativa de las Naciones Unidas sobre el cambio climático, el Secretario General de esa organización ha expresado continuamente que el cambio climático es un desafío mundial importante y que las Naciones Unidas están a la vanguardia de los esfuerzos de la comunidad internacional por resolver el problema al reunir a los líderes del mundo y garantizar que todas las partes del Sistema de las Naciones Unidas contribuyan a la solución. La OACI explora las medidas apropiadas para apoyar este esfuerzo y, por consiguiente, cooperará con la iniciativa de las Naciones Unidas.

4. PROYECTO DE TEXTO PARA SUSTITUIR LA RESOLUCIÓN A35-5 DE LA ASAMBLEA, APÉNDICES A, H e I

4.1 La mayoría de los apéndices de la resolución revisada (es decir, Apéndices B a G de la Resolución A35-5 — *Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente*) se tratan en la nota A36-WP/35.

4.2 En el apéndice de esta nota se presenta, para someterla a la consideración de la Asamblea, la revisión de los Apéndices A, H e I, que se reestructuraron y modificaron sustancialmente de la manera siguiente:

- a) el Apéndice A se amplió para incorporar algunas consideraciones de naturaleza general que anteriormente se habían incluido en el Apéndice H previo;
- b) el Apéndice H ahora se centra en las repercusiones de la aviación en la calidad del aire local; y
- c) el Apéndice I trata exclusivamente de las repercusiones de la aviación en el clima mundial.

4.3 En los Apéndices H e I revisados ahora se introduce un enfoque holístico en el que se consideran todos los tipos de medidas destinadas a resolver un problema específico desde una perspectiva técnica, operacional y económica (incluidas las medidas basadas en criterios de mercado). Estos apéndices constituyen las políticas de la OACI en relación con las emisiones de la aviación.

4.4 Aunque se hizo todo lo posible por conciliar las diferencias en puntos de vista, en algunas cuestiones quedaron opciones distintas que se presentan encerradas entre corchetes. Se invita a la Asamblea a considerar estas opciones con la intención de llegar a un consenso.

5. LABOR FUTURA

5.1 La labor futura que la OACI necesita llevar a cabo para avanzar en el área de las emisiones de la aviación se refleja en los diferentes apéndices de la *Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente*. En general, ahí se considera la necesidad de:

- a) evaluar el impacto de las emisiones de la aviación y desarrollar la orientación y los instrumentos apropiados para dicho fin;
- b) recopilar, vigilar y difundir datos sobre la contribución de las emisiones de la aviación a la calidad del aire local y al cambio climático;
- c) preparar indicadores, parámetros y metas apropiados;
- d) elaborar políticas, orientación y medidas apropiadas para reducir al mínimo las emisiones de la aviación en el marco de:
 - 1) tecnologías (SARPS y metas);
 - 2) nuevos procedimientos operacionales, incluidas la planificación y la gestión del tránsito aéreo; y
 - 3) instrumentos económicos, incluidos el comercio abierto de derechos de emisión, mecanismos voluntarios, derechos sobre la calidad del aire local, compensación de carbono, mecanismos de desarrollo limpio (MDL), etc.;
- e) evaluar los efectos de adoptar diferentes opciones de definición de políticas y medirlos basándose en la viabilidad técnica, el beneficio ambiental y la rentabilidad; y
- f) cooperar activamente con órganos científicos y de las Naciones Unidas, en especial con el IPCC y la CMNUCC, que trabajen en esta área relacionada con la OACI.

6. REPERCUSIONES FINANCIERAS

6.1 Las tareas adicionales que se pide que la Secretaría lleve a cabo no se han incluido en el Presupuesto regular de la Organización; por lo tanto, se necesitarían recursos adicionales.

APÉNDICE

APÉNDICES A, H e I REESTRUCTURADOS

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

PARA ADOPCIÓN DEL 36º PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA

Resolución 17-1: Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente

Considerando que en la Resolución A35-5 la Asamblea resolvió seguir adoptando en cada período de sesiones ordinario una declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente;

Considerando que la Resolución A35-5 consiste en un texto de introducción y varios apéndices relativos a asuntos específicos, pero interrelacionados; y

Considerando la necesidad de reflejar también la evolución posterior al 35º período de sesiones de la Asamblea en materia de ruido y emisiones de los motores de las aeronaves, incluyendo nuevos textos de orientación de la OACI sobre medidas basadas en criterios de mercado para limitar o reducir las emisiones de la aviación;

La Asamblea:

1. *Resuelve* que los apéndices adjuntos a esta Resolución, enunciados más adelante, constituyen la declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente, a la clausura del 36º período de sesiones de la Asamblea:

Apéndice A — Generalidades

Apéndice B — Preparación de normas, métodos recomendados y procedimientos, y de textos de orientación relativos a la calidad del medio ambiente

Apéndice C — Políticas y programas basados en un “enfoque equilibrado” para la gestión del ruido de las aeronaves

Apéndice D — Eliminación gradual de las aeronaves de reacción subsónicas que exceden los niveles de ruido del Anexo 16, Volumen I

Apéndice E — Restricciones locales a las operaciones en los aeropuertos relacionadas con el ruido

Apéndice F — Planificación y gestión de la utilización de los terrenos

Apéndice G — Aeronaves supersónicas — El problema del estampido sónico

Apéndice H — Repercusiones de la aviación civil en la calidad del aire local

Apéndice I — Repercusiones de la aviación civil en el clima mundial

2. *Pide* al Consejo que presente en cada período de sesiones ordinario de la Asamblea una declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente para examinarla; y

3. *Declara* que la presente Resolución sustituye la Resolución A35-5.

APÉNDICE A

Generalidades

Considerando que el Preámbulo del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* expresa que “el desarrollo futuro de la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo...”, y que el Artículo 44 de dicho Convenio dice que la OACI debe “desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional, para... satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico”;

Considerando que muchos de los efectos perjudiciales de la aviación civil en el medio ambiente pueden mejorarse mediante la aplicación de medidas amplias que incluyan el progreso tecnológico, procedimientos de gestión del tránsito aéreo y operacionales más eficientes y la utilización apropiada de mecanismos de planificación de aeropuertos, de planificación y gestión de la utilización de los terrenos y medidas basadas en criterios de mercado;

Considerando que todos los Estados contratantes de la OACI acordaron seguir tratando todos los asuntos de la aviación relacionados con el medio ambiente y mantener, también, la iniciativa de elaborar orientación sobre políticas en torno a estos asuntos, y no dejar dicha iniciativa a otras organizaciones;

Considerando que otras organizaciones internacionales ponen énfasis en la importancia de contar con políticas ambientales que afecten al transporte aéreo;

Considerando que el crecimiento sostenido de la aviación es importante para el crecimiento y el desarrollo económicos del futuro, el comercio, el intercambio cultural y el entendimiento entre la gente y las naciones y que, por consiguiente, es necesario tomar pronto medidas para garantizar que dicho crecimiento sea compatible con la calidad del medio ambiente y se desarrolle de forma que se mitiguen los efectos negativos;

Considerando que para que la OACI y sus Estados contratantes elaboren criterios es indispensable contar con la mejor y más fiable información disponible sobre los efectos de la aviación en el medio ambiente;

Considerando que en tanto se reconozca la existencia de interdependencias de los efectos ambientales de la aviación, como el ruido y las emisiones, dichas interdependencias deben tenerse en cuenta al definir las políticas de control en la fuente y de mitigación a nivel operacional;

Considerando que la gestión y el diseño del espacio aéreo puede desempeñar una función al considerar las repercusiones de las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación en el clima mundial y que es necesario que los Estados aborden, en forma individual o colectiva a escala regional, las cuestiones económicas e institucionales afines;

Considerando que la cooperación con otras organizaciones internacionales es importante para avanzar en el conocimiento de los impactos de la aviación en el medio ambiente y a fin de definir criterios apropiados para tratar estos impactos; y

Reconociendo la importancia de la investigación y el desarrollo en el campo del ahorro de combustible y de los combustibles alternativos para la aviación que permitan que las operaciones del transporte aéreo internacional ejerzan un menor impacto en el medio ambiente;

La Asamblea:

1. *Declara* que la OACI, como organismo vanguardista de las Naciones Unidas en asuntos relacionados con la aviación civil internacional, es consciente de los efectos ambientales adversos que pueden relacionarse con la actividad de la aviación civil, de los que seguirá ocupándose, y reconoce su responsabilidad y la de sus Estados contratantes de lograr la mayor compatibilidad posible entre el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil y la calidad del medio ambiente. En el desempeño de sus responsabilidades, la OACI y sus Estados contratantes procurarán:

- a) limitar o reducir la cantidad de personas afectadas por un ruido considerable de las aeronaves;
- b) limitar o reducir las repercusiones de las emisiones de la aviación en la calidad del aire local;
y
- c) limitar o reducir las repercusiones de las emisiones de gases con efecto de invernadero de la aviación en el clima mundial;

2. *Destaca* la importancia de que la OACI siga desempeñando una función de liderazgo en todos los aspectos de la aviación civil internacional relacionados con el medio ambiente y *pide* al Consejo que siga tomando la iniciativa en la elaboración de orientación en materia de políticas sobre dichos aspectos, iniciativa con la que se reconoce la gravedad de los desafíos que enfrenta el sector;

3. *Pide* al Consejo que evalúe regularmente las repercusiones presentes y futuras del ruido de las aeronaves y de las emisiones de los motores de las aeronaves y que continúe elaborando instrumentos para este fin;

4. *Pide* al Consejo que mantenga y actualice el conocimiento sobre las interdependencias y las ventajas y desventajas que se asocian a las medidas destinadas a atenuar las repercusiones de la aviación en el medio ambiente para optimizar la toma de decisiones;

5. *Pide* al Consejo que establezca un conjunto de indicadores ambientales relacionados con la aviación, que los Estados podrían usar, para evaluar la eficacia de las operaciones de aviación y de las normas, políticas y medidas para atenuar el impacto ambiental de la aviación;

6. *Pide* al Consejo que distribuya información sobre los efectos actuales y futuros del ruido de las aeronaves y de las emisiones de los motores de aeronave y sobre las políticas y los textos de orientación de la OACI relativos al medio ambiente, de manera adecuada, como por medio de informes periódicos y seminarios prácticos;

7. *Invita* a los Estados a que sigan apoyando activamente las actividades de la OACI relativas al medio ambiente;

8. *Invita* a los Estados y a las organizaciones internacionales a que proporcionen la información científica necesaria para permitir que la OACI realice su labor en este campo;

9. *Alienta* al Consejo a que siga cooperando estrechamente con las organizaciones internacionales y otros órganos de las Naciones Unidas para comprender los impactos de la aviación en el medio ambiente y para establecer políticas que se ocupen de éstos; y

[10. *Insta* a los Estados a que se abstengan de adoptar medidas unilaterales con respecto al medio ambiente que podrían afectar negativamente al desarrollo ordenado y sostenido de la aviación civil internacional.]

[10. *Insta* a los Estados a que tengan en cuenta las medidas mundiales que se tienen como objetivo por intermedio de la OACI al considerar su propia acción, así como el desarrollo ordenado de la aviación civil internacional.]

[10. *Insta* a los Estados a que tomen inmediatamente las medidas necesarias para proteger el medio ambiente de las crecientes emisiones de CO₂ que proceden de la aviación.]

[11. *Alienta* a los Estados contratantes a considerar positivamente la adhesión a las medidas basadas en criterios de mercado en la consecución de sus responsabilidades o como medidas voluntarias].

APÉNDICE H

Repercusiones de la aviación en la calidad del aire local

Considerando que hay una creciente preocupación por el impacto de la aviación en la atmósfera en relación con la calidad del aire local y los efectos conexos en la salud y bienestar humanos;

Considerando que en los últimos decenios muchos contaminantes de los motores de las aeronaves que afectan a la calidad del aire local y regional han disminuido drásticamente;

Considerando que las repercusiones de las emisiones de NO_x (óxidos de nitrógeno), la materia particulada y otras emisiones gaseosas de la aviación necesitan evaluarse y comprenderse más a fondo;

Considerando que la mayor parte de las operaciones de las aeronaves internacionales y la quema de combustible se producen a altitudes por encima de aquella en la que se afectaría a la calidad del aire local;

Considerando que las repercusiones de las emisiones de la aviación en la calidad del aire local y regional forman parte de las debidas a las emisiones totales producidas en la zona afectada y que deberían tenerse en cuenta en el contexto más amplio de todas las fuentes que contribuyen a los problemas de la calidad del aire;

Considerando que las repercusiones actuales de las emisiones de la aviación en la calidad del aire local y la salud dependen de diversos factores entre los que se cuentan la contribución a las concentraciones totales y del número de personas expuestas en el área de que se trate;

Considerando que la OACI ha establecido normas técnicas y promovido el desarrollo de procedimientos operaciones que han reducido significativamente la contaminación que afecta a la calidad del aire local y que procede de las aeronaves;

Considerando que 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, y que 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 emisión para la calidad del aire local;

Considerando que el Consejo de la OACI adoptó el 9 de diciembre de 1996 una declaración de políticas de carácter provisional sobre derechos e impuestos relacionados con las emisiones en forma de resolución, en la que el Consejo recomienda firmemente que tales gravámenes tengan la forma de derechos y no de impuestos y que los fondos recaudados se utilicen en primer lugar para mitigar las repercusiones de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medio ambiente;

Considerando que esos derechos deberían basarse en los costos de mitigar las repercusiones de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medio ambiente, en la medida en que estos costos puedan ser identificados correctamente y atribuidos en forma directa al transporte aéreo;

Considerando que el Consejo de la OACI ha adoptado textos de orientación y sobre políticas relativos al uso de derechos de emisión para abordar la cuestión del impacto de las emisiones de los motores de las aeronaves en los aeropuertos y sus cercanías; y

Tomando nota de que el Consejo ha convenido en que sería útil preparar un informe que considere la aplicación de todas las medidas relacionadas con las emisiones que afectan a la calidad del aire local, usando los enfoques tecnológico, operacional y el basado en criterios de mercado, y que la OACI trabaja actualmente en esta cuestión;

La Asamblea:

1. *Pide* al Consejo que, en cooperación con otras entidades internacionales pertinentes como la OMS, siga la marcha y amplíe su conocimiento sobre el efecto en la salud y el bienestar humanos de la materia particulada, los óxidos de nitrógeno y otros gases que emite la aviación, y que difunda información al respecto;

2. *Pide* al Consejo que prosiga con su labor para elaborar normas tecnológicamente viables, benéficas para el medio ambiente y razonables económicamente para reducir más el impacto de la contaminación del aire local procedente de las aeronaves;

3. *Pide* al Consejo que prosiga con su labor para fijar metas tecnológicas y operacionales de largo plazo en relación con los problemas ambientales de la aviación, incluido el relativo a los óxidos de nitrógeno de las aeronaves;

4. *Pide* al Consejo que siga promoviendo mejoras operacionales y del tránsito aéreo que reduzcan el impacto de la contaminación del aire local procedente de las aeronaves;

5. *Alienta* a los Estados contratantes y a otras partes interesadas, a que adopten medidas para limitar o reducir las emisiones de la aviación internacional, que afectan a la calidad del aire local, por medio de mecanismos voluntarios y a que mantengan informada a la OACI;

6. *Acoge con satisfacción* la elaboración y promoción de textos de orientación sobre cuestiones relacionadas con la evaluación de la calidad del aire relativa a los aeropuertos y pide al Consejo que

prosiga activamente esta acción, teniendo como meta la conclusión, en 2010, de la orientación sobre calidad del aire en los aeropuertos;

7. *Pide* al Consejo que trabaje con los Estados y los interesados directos para promover y compartir las mejores prácticas que se aplican en los aeropuertos para reducir los efectos negativos de las emisiones de la aviación en la calidad del aire local;

8. *Acoge con satisfacción* la elaboración de la orientación sobre los derechos de emisión relacionados con la calidad del aire local, *pide* al Consejo que mantenga actualizada dicha orientación e *insta* a los Estados contratantes a que compartan información sobre la aplicación de dichos derechos; y

9. *Insta* a los Estados contratantes a que aseguren el mayor grado de compatibilidad posible y tengan plenamente en cuenta las políticas y orientaciones de la OACI sobre gravámenes relacionados con la calidad del aire local.

APÉNDICE I

Repercusiones de la aviación en el clima mundial

Conocimiento científico

Considerando que en el informe especial sobre *La aviación y la atmósfera global* publicado en 1999, que preparó el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) a petición de la OACI y en colaboración con el Grupo de expertos de evaluación científica del Protocolo de Montreal sobre las sustancias que agotan la capa del ozono, figura una evaluación completa de las repercusiones de la aviación en la atmósfera;

Considerando que en el informe especial del IPCC se reconoció que los efectos de algunos tipos de emisiones de aeronaves se entendían bien, dicho informe reveló que los efectos de otros no, y se identificaron varias áreas clave de incertidumbre científica que limitan la capacidad para estimar los impactos de la aviación en el clima y la capa de ozono;

Considerando que la OACI ha pedido que el IPCC incluya información actualizada sobre las principales conclusiones del informe especial en su cuarto informe de evaluación, publicado en 2007, [en el que, entre otras cosas, se comunicaba que:

- debido al conocimiento científico en desarrollo y a datos más recientes, se estima que los efectos climáticos de las estelas de condensación han disminuido y que las aeronaves, en 2005, contribuyeron con cerca del 3% al total del forzamiento radiativo antropogénico de todas las actividades humanas;
- las emisiones totales de CO₂ de la aviación corresponden a cerca del 2% de las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero (GEI);
- se prevé que la cantidad de emisiones de CO₂ de la aviación crecerá aproximadamente de 3% a 4% cada año; y

- a mediano plazo, la reducción de emisiones de CO₂ del sector de la aviación puede provenir de un mayor ahorro de combustible. Sin embargo, se espera que esta mejora compense sólo en parte el incremento de las emisiones de la aviación;]

Cooperación con las Naciones Unidas y otros organismos

Considerando que el objetivo último de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) es lograr estabilizar las concentraciones de gases de efecto invernadero en la atmósfera a un nivel que impida que se produzca una interferencia antropogénica peligrosa con el sistema climático;

[*Considerando* que en la CMNUCC se recalca el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y capacidades respectivas para tratar las emisiones de gases de efecto invernadero];

Considerando que el Protocolo de Kyoto, que adoptó la Conferencia de las Partes en la CMNUCC en diciembre de 1997 y que entró en vigor el 16 de febrero de 2005, hace un llamado a los países desarrollados (Partes incluidas en el Anexo I) a que procuren limitar o reducir los gases de efecto invernadero, que provienen de los combustibles del transporte aéreo internacional, trabajando por conducto de la OACI (Artículo 2.2), incluyendo, al mismo tiempo, las emisiones de la aviación nacional en sus metas nacionales y tomando nota de las posibles ventajas de armonizar el tratamiento de las dos categorías de emisiones y de que algunos Estados proponen medidas para reducir las emisiones de la aviación, todo lo cual indica una necesidad urgente de [avanzar más] [mejor coordinación y cooperación internacional] al respecto;

Considerando que en el Protocolo de Kyoto se estipulan diferentes instrumentos flexibles (como el mecanismo de desarrollo limpio – MDL) que podrían ser de beneficio para los proyectos en los que participan Estados en desarrollo;

Considerando que el primer período de compromiso del Protocolo de Kyoto expira en 2012 y que se delibera sobre la continuación de este instrumento y que la OACI necesitará seguir asumiendo su responsabilidad y ejerciendo liderazgo para limitar o reducir las emisiones de GEI de la aviación civil internacional;

Considerando que se ha hecho patente que todos los interesados esperan que la OACI [continúe asumiendo] [asuma] su liderazgo en reducir los efectos negativos de las emisiones de GEI de la aviación y [continúe desarrollando] [desarrolle] visiones [y metas claras] para su integración y la de los objetivos ambientales en el plan de actividades y otros programas de la OACI;

[*Tomando nota* de que en las reuniones del G8 en Gleneagles y Heiligendamm se reconoció el avance logrado hasta el momento y se concluyó que se necesita urgentemente tomar medidas firmes y concertadas a escala internacional para reducir las emisiones mundiales de GEI y aumentar la seguridad con respecto a energía, y que enfrentar el cambio climático es una responsabilidad de todos que puede y debe asumirse de manera que sustente el crecimiento de las economías en desarrollo, emergentes e industrializadas evitando al mismo tiempo distorsiones económicas;]

Reconociendo la importancia del cambio climático y el desarrollo económico en el contexto de los Objetivos de desarrollo del milenio (ODM) de las Naciones Unidas y de la función que desempeña la aviación en ayudar a alcanzarlas;

[*Reconociendo* la necesidad de establecer metas para limitar o reducir el aumento de las emisiones de la aviación para garantizar un crecimiento sostenido;]

Tomando nota de que es importante ocuparse de las emisiones de las aeronaves sin perder de vista su propio contexto al evaluar todas las emisiones de GEI de la aviación, el sector del transporte y la actividad económica en general; y

Tomando nota de que las distintas regiones del mundo experimentan grandes diferencias en los niveles absolutos de emisiones de la aviación y en las tasas de aumento de dichas emisiones a escalas internacional y nacional;

Medidas para reducir el efecto de la aviación en el clima mundial

Considerando que el Consejo de la OACI ha desarrollado opciones en materia de políticas para limitar o reducir las repercusiones ambientales de las emisiones de los motores de las aeronaves de la aviación civil y que realiza trabajo sobre tecnología y normas, así como sobre medidas operacionales, para reducir el consumo de combustible y, por consiguiente, las emisiones, y medidas basadas en criterios de mercado;

Considerando que mejores tecnologías y operaciones han hecho que las aeronaves sean significativamente menos contaminantes y que el ahorro de combustible haya aumentado alrededor de 70% en los últimos 40 años;

Reconociendo que las normas y metas de la OACI para NO_x, aunque su intención es aplicarlas a la calidad del aire local, también ayudarán a reducir el impacto de la aviación en el clima;

Reconociendo que es posible reducir en forma importante las emisiones gracias a mejoras en la gestión del tránsito aéreo (ATM);

Tomando nota de que el alza en los costos del combustible de los últimos años ha ofrecido incentivos importantes para que el sector de la aviación reduzca su consumo, lo que a su vez reducirá el nivel de emisiones de gases de efecto invernadero;]

Reconociendo que el liderazgo de la OACI en el Plan mundial de navegación aérea puede fomentar reducciones de las emisiones mediante la introducción de mejoras en la gestión del tránsito aéreo (ATM), la aplicación de la navegación por satélite y el diseño de rutas más eficientes;

Reconociendo que la actual fragmentación del espacio aéreo se ha derivado de arreglos geopolíticos del pasado y que los nuevos conceptos operacionales de ATM exigen el compromiso de los Estados para abordar la cuestión de las barreras jurídicas, de seguridad, económicas y otras de índole institucional que impiden usar eficientemente, en términos ambientales, el espacio aéreo;

Acogiendo con satisfacción los pasos dados por la OACI para promover la aplicación de medidas operacionales, incluida la publicación de *Oportunidades operacionales para minimizar el consumo de combustible y reducir las emisiones* (Cir 303) y la celebración de tres seminarios prácticos sobre este tema;

Considerando que el Principio 16 de la Declaración de Río sobre el medio ambiente y desarrollo (1992) señala que “las autoridades nacionales procurarán fomentar la asunción de los costos ambientales y el uso de instrumentos económicos, teniendo en cuenta el criterio de que el que contamina debe, en

principio, cargar con los costos de la contaminación, teniendo debidamente en cuenta el interés público y sin distorsionar el comercio ni las inversiones internacionales”;

Considerando que en los últimos años muchos gobiernos han reconocido cada vez más la necesidad de que cada sector económico pague todo el costo de los daños ecológicos que ocasiona;

Considerando que las medidas basadas en criterios de mercado están destinadas a lograr objetivos ambientales a un costo inferior y de manera más flexible que las medidas de reglamentación tradicionales;

Tomando nota de que el CAEP ha preparado un modelo de acuerdo y textos de orientación para que los Estados contratantes y las partes interesadas apliquen las medidas voluntarias a corto plazo, y que la OACI está promoviendo la difusión de experiencias prácticas en su sitio web público;

Reconociendo que los Estados contratantes son responsables de tomar decisiones respecto de las metas y las medidas más apropiadas que permitan resolver el problema de las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación [para las líneas aéreas a las que se les expidan certificados para explotadores aéreos;]

Reconociendo que iniciativas complementarias a escalas nacional, regional y mundial [desarrolladas con base en la colaboración] mejorarán nuestra capacidad para resolver eficazmente los problemas de las emisiones de la aviación;

Considerando que las políticas de la OACI hacen una distinción conceptual entre derechos e impuestos, dado que “un derecho es un gravamen destinado y aplicado específicamente para recuperar los costos del funcionamiento de las instalaciones y los servicios proporcionados a la aviación civil, y un impuesto es un gravamen destinado a recaudar ingresos para el gobierno nacional o local que generalmente no se aplica a la aviación civil en su totalidad ni en función de los costos correspondientes”;

Considerando que la OACI ha elaborado criterios para dar orientación a los Estados contratantes en materia de impuestos (*Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional*, Doc 8632), en que se recomienda, entre otras cosas, la exención recíproca de todos los impuestos cobrados sobre el combustible cargado a bordo de las aeronaves para servicios aéreos internacionales, criterio aplicado en la práctica mediante acuerdos bilaterales de transporte aéreo, y que también exhorta a los Estados contratantes a que reduzcan o eliminen en la medida más amplia posible los impuestos relacionados con la venta o el uso de servicios de transporte aéreo internacional;

Tomando nota de que la política de la OACI en materia de exención de impuestos para el combustible de aviación ha sido cuestionada por algunos Estados contratantes que imponen gravámenes a otros modos de transporte y a otras fuentes de gases con efecto de invernadero;

Considerando que el Consejo de la OACI adoptó el 9 de diciembre de 1996 una declaración de políticas de carácter provisional sobre derechos e impuestos relacionados con las emisiones en forma de resolución, en la que el Consejo recomienda firmemente que tales gravámenes tengan la forma de derechos y no de impuestos y que los fondos recaudados se utilicen en primer lugar para mitigar las repercusiones de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medio ambiente;

Considerando que esos derechos deberían basarse en los costos de mitigar las repercusiones de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medio ambiente, en la medida en que estos costos puedan ser identificados correctamente y atribuidos en forma directa al transporte aéreo;

Tomando nota de que siguen pendientes de resolver varias cuestiones de naturaleza jurídica y de definición de políticas en torno a la aplicación de los derechos GEI;

Tomando nota de que la OACI ha preparado textos de orientación provisionales para integrar la aviación internacional en los planes de comercio de derechos de emisión de los Estados;

[*Reconociendo* que la mayoría de los miembros del Consejo avala la aplicación del comercio de derechos de emisión a la aviación internacional sólo a base de un acuerdo mutuo entre los Estados,] [y que otros miembros del Consejo consideran que el establecimiento de un sistema abierto de comercio de derechos de emisión de conformidad con el principio de no discriminación requeriría su aplicación uniforme a todos los vuelos;]

Considerando que los Estados contratantes tienen obligaciones legales, acuerdos y leyes vigentes y políticas establecidas;

Considerando que el establecimiento de planes de compensación de carbono ha ayudado a despertar conciencia entre el público respecto del cambio climático y que puede contribuir a reducir las emisiones en el corto plazo; y

Considerando que la celebración del Coloquio sobre emisiones de la aviación de 2007 y otras iniciativas de la OACI han proporcionado información sobre cuestiones científicas y sobre el trabajo y las medidas de la OACI y sus Estados contratantes y proporcionaron un foro para facilitar el debate sobre posibles soluciones futuras para tratar el problema de las emisiones de la aviación a escala mundial;

La Asamblea:

1. *Pide* al Consejo que:

- a) asegure que la OACI [continúe asumiendo] el liderazgo en cuestiones ambientales relacionadas con la aviación civil internacional, incluidas las emisiones de GEI, para que, de este modo, pueda contribuir en las discusiones sobre [futuras medidas de cooperación a largo plazo en el marco de la CMNUCC;]
- b) continúe emprendiendo iniciativas que promuevan la información sobre el conocimiento científico de las repercusiones de la aviación y sobre las medidas tomadas para tratar sus emisiones y siga proporcionando un foro para facilitar las deliberaciones sobre [nuevas] soluciones [mundiales] para tratar el problema de las emisiones de la aviación;
- c) continúe estudiando las opciones de políticas que permitan limitar o reducir las repercusiones ambientales de las emisiones de los motores de aeronave y prepare propuestas concretas y proporcione, lo antes posible, asesoramiento a la Conferencia de las Partes en la CMNUCC, que abarque soluciones técnicas y medidas basadas en criterios de mercado, teniendo en cuenta las posibles implicaciones de tales medidas para los países en desarrollo y desarrollados; y
- d) continúe cooperando estrechamente con el IPCC, otras organizaciones que participen en la evaluación de la contribución de la aviación a las repercusiones ambientales en la atmósfera y con organizaciones que trabajen en la fijación de políticas en este campo, especialmente con la Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las

Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) y su Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico y Tecnológico (OSACT);

2. *Insta* a los Estados a:

- a) promover la investigación científica para seguir enfrentando las incertidumbres detectadas en el informe especial del IPCC sobre *La aviación y la atmósfera global* y en el cuarto informe de evaluación publicado recientemente; y
- b) asegurarse de que en las futuras evaluaciones internacionales del cambio climático que lleven a cabo el IPPC y otros órganos pertinentes de las Naciones Unidas se incluya información actualizada sobre los efectos en la atmósfera inducidos por las aeronaves;

3. *Alienta* al Consejo a promover un mayor entendimiento del posible uso de combustibles alternativos de aviación y sus repercusiones en términos de emisiones;

4. *Alienta* al Consejo y a los Estados a mantenerse actualizados y a cooperar con el desarrollo de modelos analíticos de predicción para evaluar los impactos de la aviación;

[5. *Pide* al Consejo que, trabajando conjuntamente con los Estados contratantes, desarrolle un paquete completo de medidas benéficas en términos ambientales, razonables desde el punto de vista económico y tecnológicamente viables (CAEP) para que los Estados limiten o reduzcan las emisiones de GEI de la aviación y su contribución al cambio climático;]

[6. *Pide* al Consejo que siga elaborando y actualizando orientación a los Estados contratantes sobre la aplicación de medidas dirigidas a reducir o limitar las repercusiones ambientales de las emisiones de las aeronaves y que realice otros estudios en lo que respecta a mitigar el impacto de la aviación y el cambio climático;]

7. *Alienta* a los Estados contratantes y al Consejo a que, teniendo en cuenta los intereses de todas las partes implicadas, incluidas las posibles repercusiones en el mundo en desarrollo, evalúen o sigan evaluando los costos y las ventajas de las diversas medidas, incluidas las existentes, con el fin de resolver el problema de las emisiones de los motores de las aeronaves del modo más rentable;

8. *Pide* al Consejo que proporcione la orientación y guía necesarias a las Oficinas Regionales de la OACI para asistir a los Estados en estudios, evaluaciones y desarrollo de procedimientos, en colaboración con otros Estados de la región, a fin de limitar o reducir las emisiones de GEI a escala mundial, y que trabaje en colaboración para optimizar los beneficios ambientales que pueden lograrse a través de sus diferentes programas;

9. *Insta* a los Estados contratantes a que [por conducto de la OACI] sigan aplicando medidas tecnológicas, operacionales y basadas en criterios de mercado [para los explotadores de aeronaves] [a los que se les expidan certificados para explotadores aéreos], a fin de mitigar los efectos de las emisiones de gases de efecto invernadero provenientes de la aviación internacional; y

10. *Insta* a los Estados contratantes a que, teniendo en cuenta la naturaleza de su industria de la aviación, cooperen con la OACI, trabajando en colaboración, para preparar un paquete completo de medidas tecnológicas, operacionales y basadas en criterios de mercado para mitigar los efectos de las emisiones de gases de efecto invernadero provenientes de la aviación internacional [de su propia industria

de la aviación, basándose en principios tecnológicamente viables, que aporten beneficios ambientales y sean razonables en términos económicos];

11. *Pide* al Consejo que cree una iniciativa de emisiones de la OACI, en la que se describan los objetivos de la Organización para limitar o reducir el impacto de las emisiones de las aeronaves, se fomente la colaboración entre sus Estados contratantes, se vigile el progreso logrado en esta área y se informe al respecto. En particular, el Consejo debería:

- a) explorar parámetros pertinentes y definir metas tecnológicas de mediano y largo plazos para el consumo de combustible de aeronaves e informar al respecto a la próxima Asamblea;
- b) seguir creando los instrumentos necesarios para evaluar los beneficios asociados a las mejoras de la ATM y promover el uso de las medidas operacionales descritas en la orientación de la OACI (Cir 303) publicada en 2003 como medio de limitar o reducir las repercusiones ambientales de las emisiones de los motores de las aeronaves;
- c) poner énfasis en el Plan mundial de navegación aérea de la OACI en aumentar los ahorros de combustible;
- d) fomentar, según convenga, iniciativas regionales, interregionales y mundiales entre los Estados contratantes para mejorar la eficiencia del tránsito aéreo para reducir el consumo de combustible;
- e) alentar a los Estados contratantes a que mejoren la eficiencia del tránsito aéreo, lo que lleva a disminuir las emisiones, e informen sobre el progreso en esta área;
- f) pedir a los Estados contratantes que presenten un inventario de acciones que lleven a cabo para reducir las emisiones de la aviación en sus países respectivos; y
- g) promover la aplicación de procedimientos y tecnologías nuevos con posibilidades para ofrecer beneficios ambientales en la operación de aeronaves;

12. *Pide* al Consejo que aliente a los Estados e interesados directos a promover y compartir las mejores prácticas que se aplican en los aeropuertos para reducir los efectos negativos de las emisiones de GHG de la aviación civil;

13. *Pide* al Consejo que aliente a los Estados e interesados directos a desarrollar modelos de control de flujo y gestión del tránsito aéreo para optimizar los beneficios ambientales;

14. *Pide* al Consejo que establezca un proceso mediante el cual la OACI pueda trabajar en cooperación con los interesados para lograr mejoras ambientales por medio de investigación, tecnología y operaciones;

[15. *Pide* al Consejo que establezca indicadores que puedan aplicarse para medir las repercusiones de programas específicos al reducir los efectos adversos de las emisiones de GEI, así como un proceso para recopilar información sobre las acciones a nivel estatal y regional para limitar o reducir las emisiones de GHG y evaluar sus repercusiones; y]

16. *Pide* a los Estados que:

- a) promuevan la investigación y desarrollo necesarios para proporcionar diseños de motores y aeronaves más eficientes en términos ambientales;
- b) aceleren la creación e implantación de rutas y procedimientos más eficientes para reducir las emisiones de la aviación;
- c) aceleren las iniciativas para lograr beneficios ambientales a través de la aplicación de tecnologías basadas en satélites para mejorar la eficiencia de la navegación aérea y para colaborar con la OACI para que estos beneficios lleguen a todas las regiones y Estados;
- d) promuevan la coordinación efectiva entre sus autoridades dedicadas a la aviación para diseñar rutas aéreas mejores para el medio ambiente y mejores procedimientos operacionales de la aviación civil internacional;
- e) reduzcan las barreras jurídicas, de seguridad, económicas y otras de índole institucional para permitir la implantación de los nuevos conceptos operacionales de ATM para usar eficientemente, en términos ambientales, el espacio aéreo; y
- f) cooperen en la creación de una capacidad de medida y de vigilancia a escala regional para poder evaluar los beneficios ambientales acumulados gracias a las medidas anteriores;

17. *Alienta* a los Estados contratantes y al Consejo y a que adopten medidas compatibles con el marco descrito seguidamente:

- a) Mecanismos voluntarios
 - 1) *Alienta* a los Estados contratantes y a otras partes interesadas, a que adopten medidas para limitar o reducir las emisiones de la aviación internacional y a que mantengan informada a la OACI; y
 - 2) *Pide* al Consejo que instruya al Secretario General para que actualice las directrices que la OACI preparó para dichos mecanismos, incluido un acuerdo voluntario modelo y que transmita dicha experiencia a todas las partes interesadas;
- b) Gravámenes relacionados con las emisiones
 - 1) *Afirma* la continua validez de la Resolución del Consejo del 9 de diciembre de 1996 sobre los gravámenes relacionados con las emisiones;
 - 2) *Reconoce* que la actual orientación de la OACI no es suficiente en este momento para la aplicación internacional de derechos por emisiones de gases de efecto invernadero, si bien no se excluye la aplicación de tales derechos por [acuerdo mutuo de] Estados miembros de una organización regional de integración económica [a los explotadores de esos Estados]; y
 - 3) [*Insta* a los Estados contratantes a que se abstengan de aplicar unilateralmente derechos relacionados con las emisiones de gases de efecto invernadero;]

c) Comercio de los derechos de emisión

- 1) [*Insta* a los Estados contratantes, que lo consideren conveniente, a implantar un sistema de comercio de derechos de emisión aplicable a los explotadores de aeronaves de otros Estados contratantes sólo mediante el mutuo consentimiento entre esos Estados;]

[*Insta* a los Estados contratantes, que lo consideren conveniente, a implantar un sistema de comercio de derechos de emisión, teniendo debidamente en cuenta las implicaciones para todas las partes interesadas;]

- 2) *Pide* a los Estados que comuniquen sus novedades, resultados y experiencias en esta área; y

- 3) *Pide* al Consejo que:

- a) mantenga actualizada, para uso de los Estados contratantes, según convenga, la orientación preparada por la OACI para incluir las emisiones de la aviación internacional en los planes de comercio de derechos de emisión de los Estados contratantes, conforme al proceso de la CMNUCC; y

- [b) realice otros estudios, según convenga, sobre los diferentes aspectos de la implantación de los sistemas de comercio de derechos de emisión y evalúe la eficacia en función del costo de cualquier sistema que se ponga en marcha, teniendo en cuenta el efecto en la aviación y en su crecimiento en las economías en desarrollo;]

- [b) realice un análisis económico de las repercusiones financieras de incluir la aviación internacional en los planes de comercio actuales y lleve a cabo un examen de la literatura relativa al análisis de costo-beneficio de los sistemas de comercio actuales, con especial énfasis en cómo se ha aplicado a otros sectores, a fin de extraer conclusiones para el sector de la aviación;]

- [c) realice otros estudios, según convenga, sobre los diferentes aspectos de la implantación de los sistemas de comercio de derechos de emisión, teniendo en cuenta el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y capacidades respectivas;]

d) Compensación de carbono

- 1) *Pide* al Consejo que examine el potencial de los mecanismos de compensación de carbono como otro medio de mitigar el efecto de las emisiones de la aviación en la calidad del aire local y el cambio climático; y

- 2) *Pide* al Consejo que recopile y difunda información sobre los resultados de los programas de compensación de carbono ejecutados por los Estados y otras organizaciones con respecto a las emisiones de la aviación;

[e) Mecanismo de desarrollo limpio (MDL)

- 1) *Pide* al Consejo que consulte a la CMNUCC para explorar la forma de utilizar instrumentos flexibles como el MDL para la aviación internacional.]

— FIN —