



ASAMBLEA — 36º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 17: Protección del medio ambiente

POLÍTICAS DE LA OACI RELATIVAS A LAS EMISIONES

ADENDO NÚM. 1

RESUMEN

En este Adendo se presenta el nuevo proyecto de texto de los Apéndices A, H e I de la Resolución A35-5 de la Asamblea, *Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente*. Este nuevo proyecto de texto está estructurado ahora como Apéndices A, H, I, J, K y L.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a que examine el nuevo proyecto de texto y lo apruebe en sustitución de los actuales Apéndices A, H e I de la Resolución A35-5 de la Asamblea.

**PROYECTO DE RESOLUCIÓN PARA SU ADOPCIÓN POR
EL 36º PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA**

APÉNDICES A, H, I, J, K Y L REESTRUCTURADOS

**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; y

Considerando la necesidad de definir apéndices en los que se refleje específicamente la política de la OACI para evaluar el impacto de la aviación en la calidad del aire local (Apéndice H) y en el clima mundial (Apéndices I, J y K);

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 — Conocimiento científico
- Apéndice J — Repercusiones de la aviación civil en el clima mundial — Cooperación con las Naciones Unidas y otros organismos
- Apéndice K — Programa de acción de la OACI sobre la aviación internacional y el cambio climático
- Apéndice L — Medidas basadas en criterios de mercado, incluido el comercio de derechos de emisión

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 a 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 pueden 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 el 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 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, por ejemplo, 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 con respecto al medio ambiente que puedan afectar negativamente al desarrollo ordenado y sostenible de la aviación civil internacional.

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 reales 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 el 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 operacionales 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 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 relacionadas 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 derechos 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 reconoce que, aun cuando se conocen bien los efectos de algunos tipos de emisiones de aeronaves no ocurre lo mismo con los efectos de otros, y se identifican varias áreas clave de incertidumbre científica que limitan la capacidad para realizar proyecciones de las repercusiones totales 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;

La Asamblea:

1. *Pide* al Consejo que:

- a) continúe emprendiendo iniciativas que promuevan la información sobre el conocimiento científico de las repercusiones de la aviación y sobre las medidas tomadas para mitigar sus emisiones y siga proporcionando un foro para facilitar las deliberaciones sobre soluciones para tratar el problema de las emisiones de la aviación; y

- b) continúe cooperando estrechamente con el IPCC y otras organizaciones que participen en la evaluación de la contribución de la aviación a las repercusiones ambientales en la atmósfera.
2. *Insta* a los Estados a que:
- 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 IPCC 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 cuanto a las emisiones; y
4. *Alienta* al Consejo y a los Estados a mantenerse actualizados, y a cooperar en el desarrollo de modelos analíticos de predicción para evaluar los impactos de la aviación.

APÉNDICE J

Repercusiones de la aviación en el clima mundial – 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;

Reconociendo el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y capacidades respectivas, establecido en la CMNUCC y en el Protocolo de Kyoto, y el principio de no discriminación que fomenta la planificación y el desarrollo de la aviación civil;

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);

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 el seguimiento de ese instrumento, y que la OACI necesitará seguir asumiendo su responsabilidad y ejerciendo el liderazgo para limitar o reducir las emisiones de GEI de la aviación civil internacional;

Considerando que todos los interesados esperan que la OACI asuma su liderazgo en reducir los efectos negativos de las emisiones de GEI de la aviación y desarrolle una visión [y metas claras] para su integración y la de los objetivos ambientales en el plan de actividades y otros programas de la OACI;

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;

Tomando nota de que es importante ocuparse de las emisiones de las aeronaves sin perder de vista su debido 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 tanto a escala internacional como nacional;

La Asamblea:

1. *Pide* al Consejo que:

- a) asegure que la OACI ejerza el liderazgo permanente 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 estudiando las opciones de políticas que permitan limitar o reducir el impacto ambiental de las emisiones de los motores de aeronave, prepare propuestas concretas y proporcione, lo antes posible, asesoramiento a la Conferencia de las Partes en la CMNUCC sobre soluciones técnicas y medidas basadas en criterios de mercado, teniendo en cuenta las posibles repercusiones de tales medidas para los países en desarrollo y desarrollados; y
- c) continúe cooperando con organizaciones que trabajen en la elaboración 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);

APÉNDICE K

Programa de acción de la OACI sobre la aviación internacional y el cambio climático

Considerando que la OACI y sus Estados contratantes reconocen la importancia fundamental de ejercer un liderazgo permanente en la aviación civil internacional para limitar o reducir las emisiones que contribuyen al cambio climático mundial;

Considerando que el rápido crecimiento de la aviación civil generalmente se ha traducido en un aumento de las emisiones de gases de efecto invernadero atribuibles a la industria de la aviación;

Reconociendo los principios de no discriminación y de igualdad y equidad de oportunidades para el desarrollo de la aviación civil internacional establecidos en el Convenio de Chicago, así como los principios y las disposiciones sobre las responsabilidades comunes pero diferenciadas y capacidades respectivas que se formulan en la CMNUCC y en el Protocolo de Kyoto;

Considerando que el Consejo de la OACI ha elaborado opciones de políticas para limitar o reducir el impacto ambiental de las emisiones de los motores de las aeronaves de la aviación civil y que se está trabajando en el desarrollo de tecnologías y normas, en la elaboración de medidas operacionales y medidas basadas en criterios de mercado para reducir las emisiones;

Tomando nota de que, para fomentar el crecimiento sostenible de la aviación, es necesario adoptar un enfoque integral que consista en el desarrollo de tecnologías y normas y en la elaboración de medidas operacionales y medidas basadas en criterios de mercado para reducir las emisiones;

Tomando nota de que debería ponerse énfasis en las opciones de políticas que reduzcan las emisiones de los motores de las aeronaves y que no tengan impactos negativos en el crecimiento del transporte aéreo, especialmente en los países en desarrollo;

Reconociendo que se han logrado avances significativos en el sector de la aviación, que las aeronaves actuales son un 70% más eficientes en cuanto al consumo de combustible por pasajero kilómetro que las aeronaves de hace 40 años, que las líneas aéreas de algunos Estados contratantes han logrado reducciones netas en sus emisiones en los últimos años a pesar del aumento simultáneo de las operaciones, y que el sector de las líneas aéreas internacionales se ha comprometido a mejorar en un 25% adicional la eficiencia en cuanto al consumo de combustible entre 2005 y 2020;

Tomando nota de que se prevé que las tecnologías de aeronaves de próxima generación y la modernización de los sistemas de tránsito aéreo permitan mejoras adicionales en los vuelos y en la eficiencia respecto al consumo de combustible, que la OACI puede fomentar mediante su Plan mundial de navegación aérea;

Reconociendo que, si bien están destinadas a mejorar la calidad del aire local, las normas y metas de la OACI respecto de los NO_x también ayudarán a reducir el impacto de la aviación en el clima;

La Asamblea:

1. *Pide* al Consejo que facilite las acciones de los Estados elaborando vigorosamente opciones de políticas para limitar o reducir el impacto ambiental de las emisiones de los motores de aeronave, preparando propuestas concretas y brindando asesoramiento, a la mayor brevedad posible, a la Conferencia de las Partes de la CMNUCC, que abarque soluciones técnicas y medidas basadas en criterios de mercado sin perder de vista las posibles repercusiones de esas medidas para los países desarrollados y en desarrollo;

2. *Pide* al Consejo que:

- a) forme un nuevo Grupo sobre la aviación internacional y el cambio climático, compuesto por funcionarios de gobierno de alto rango representativos de todas las regiones de la OACI, con la participación equitativa de los países desarrollados y en desarrollo y el apoyo técnico del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación, con el propósito de elaborar y recomendar al Consejo la adopción de un enérgico Programa de acción sobre la aviación internacional y el cambio climático, basado en el consenso y que

refleje la visión en común y la firme voluntad de todos los Estados contratantes, que incluya:

- 1) un marco de implantación constituido por estrategias y medidas eficientes desde una perspectiva económica y factibles desde el punto de vista tecnológico, que puedan aplicar los Estados contratantes para reducir las emisiones, y que comprendan, entre otros elementos:

- medidas voluntarias (p. ej., compensación);
- una divulgación eficaz de los avances tecnológicos, tanto respecto de las aeronaves como de los equipos basados en tierra;
- medidas operacionales más eficientes;
- mejoras en la gestión del tránsito aéreo;
- incentivos económicos positivos; y
- medidas basadas en criterios de mercado;

- 2) identificación de los medios para medir el progreso alcanzado;

- 3) identificación de posibles objetivos mundiales a los que podría aspirar la aviación internacional en cuanto a la eficiencia en el consumo de combustible, y posibles opciones de implantación; y

- 4) informe de los progresos resultantes de las medidas aplicadas por los Estados contratantes y otras partes interesadas;

- b) convocar oportunamente, pero no antes de la decimoquinta reunión de la Conferencia de las Partes (COP 15) de la CMNUCC, en diciembre de 2009, una reunión de alto nivel para examinar el Programa de acción recomendado por el Grupo;

3. *Pide* al Consejo que, por medio del Comité de protección del medio ambiente y la aviación, continúe elaborando y manteniendo actualizados textos de orientación para los Estados contratantes sobre la aplicación de medidas destinadas a reducir o limitar el impacto ambiental de las emisiones de los motores de aeronave, y lleve a cabo estudios adicionales sobre la atenuación del impacto de la aviación y el cambio climático;

4. *Alienta* a los Estados contratantes y al Consejo a que, teniendo en cuenta los intereses de todas las partes interesadas, incluidos los impactos potenciales para el mundo en desarrollo, evalúen o sigan evaluando los costos y beneficios de las diversas medidas, incluidas las medidas existentes, con el objetivo de mitigar las emisiones de los motores de aeronave del modo más eficaz en función de los costos;

5. *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;

6. *Alienta* a la industria a fijarse metas ambiciosas para mejorar constantemente su actuación con respecto a la reducción de las emisiones de la aviación;

7. *Pide* a los Estados contratantes que aceleren las inversiones en investigación y desarrollo para introducir en el mercado tecnologías aún más eficientes para 2020;

8. *Pide* a los Estados que elaboren un conjunto de medidas y compromisos para reducir, para 2020, la congestión del espacio aéreo que actualmente contribuye a que se ocasionen demoras y a un consumo innecesario de combustible, y presenten informes al respecto;

9. *Pide* a los explotadores de aeropuertos que mejoren la eficiencia de las operaciones de la parte aeronáutica y apliquen medidas tendientes a la eficiencia de la parte pública, con miras a reducir la intensidad del carbono, y que presenten informes anuales a la OACI al respecto;

10. *Pide* al Consejo que, por intermedio del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación:

- a) presente un informe anual sobre el progreso alcanzado, en promedio, respecto de la reducción del consumo de combustible de la flota en servicio y sobre el consumo de combustible total anual en la aviación civil internacional, trabajando en estrecha cooperación con la industria;
- b) realice un pronóstico del potencial de reducción total de las emisiones de la aviación de la flota en servicio; y
- c) evalúe y cuantifique las oportunidades adicionales de reducción de emisiones para que las considere el próximo período de sesiones de la Asamblea;

11. *Pide* al Consejo que realice las acciones necesarias en apoyo de la iniciativa de emisiones de la OACI, incluida la prosecución de los objetivos de la Organización para limitar o reducir el impacto de las emisiones de las aeronaves; fomente la colaboración entre sus Estados contratantes, siga de cerca el progreso logrado en esta área e 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) como medio de limitar o reducir las repercusiones ambientales de las emisiones de los motores de las aeronaves;
- c) poner énfasis en aumentar los ahorros de combustible en todos los aspectos del Plan mundial de navegación aérea de la OACI;
- d) fomentar, según convenga, iniciativas regionales, interregionales y mundiales entre los Estados contratantes para mejorar la eficiencia del tránsito aéreo con miras a reducir el consumo de combustible;

- e) alentar a los Estados contratantes a que mejoren la eficiencia del tránsito aéreo, con la consiguiente disminución de las emisiones, e informen sobre el progreso en esta área;
- f) pedir a los Estados contratantes que presenten un inventario de las medidas que estén tomando para reducir las emisiones de la aviación en sus respectivos países; y
- g) promover la aplicación de nuevos procedimientos y tecnologías que tengan el potencial de ofrecer beneficios ambientales en las operaciones 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 GEI 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* 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 encaminamientos 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 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 más beneficiosas para la protección del 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 un uso eficiente del espacio aéreo desde el punto de vista ambiental; y
- f) cooperen en la creación de una capacidad de medición y supervisión a escala regional que permita evaluar los beneficios ambientales obtenidos de la aplicación de las medidas descritas precedentemente;

15. *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 *pide* al Consejo que encargue al Secretario General que mantenga actualizadas las directrices que la OACI preparó para tales medidas, incluido un acuerdo voluntario modelo, y que transmita dicha experiencia a todas las partes interesadas.

APÉNDICE L

Medidas basadas en criterios de mercado, incluido el comercio de derechos de emisión

Considerando que las medidas basadas en criterios de mercado, incluido el comercio de derechos de emisión, son instrumentos de política destinados a lograr objetivos ambientales a un costo inferior y de manera más flexible que las medidas de reglamentación tradicionales;

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 teniendo en cuenta las orientaciones de la OACI;

Reconociendo los principios de no discriminación y de igualdad y equidad de oportunidades para el desarrollo de la aviación civil internacional establecidos en el Convenio de Chicago, así como los principios y las disposiciones sobre las responsabilidades comunes pero diferenciadas y capacidades respectivas que se formulan en la CMNUCC y en el Protocolo de Kyoto;

Reconociendo que la mayoría de los Estados contratantes avala la aplicación del comercio de derechos de emisión en la aviación internacional sólo si se basa en acuerdos mutuos entre los Estados, y que otros Estados contratantes consideran que cualquier sistema abierto de comercio de derechos de emisión debería establecerse de conformidad con el principio de no discriminación;

Reconociendo la necesidad de participar de manera constructiva para lograr un alto grado de armonía en las medidas que se están tomando y que se prevé adoptar para dar una respuesta apropiada al reto de la aviación y el cambio climático respetando los principios enunciados;

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;

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 se apliquen en la forma de derechos y no de impuestos y que los fondos recaudados se utilicen en primer lugar para mitigar el impacto ambiental de las emisiones de los motores de las aeronaves;

Considerando que esos derechos deberían basarse en los costos de mitigar el impacto ambiental de las emisiones de los motores de las aeronaves, 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 varias cuestiones de naturaleza jurídica y de definición de políticas en torno a la aplicación de los derechos por emisiones de GEI y la integración de la aviación en sistemas de comercio de derechos de emisión existentes;

Tomando nota de que la OACI ha publicado un *Proyecto de texto de orientación sobre el uso del comercio de derechos de emisión para la aviación* (Doc 9885);

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

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;

La Asamblea:

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

a) Derechos y gravámenes relacionados con las emisiones

- 1) *Afirma* que sigue en vigor 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;]

b) Comercio de derechos de emisión

- 1) [*Insta* a los Estados contratantes a no implantar un sistema de comercio de derechos de emisión aplicable a los explotadores de aeronaves de otros Estados contratantes, excepto mediante el mutuo consentimiento entre esos Estados;]

[*Insta* a los Estados contratantes, si lo consideren conveniente, a implantar un sistema de comercio de derechos de emisión, teniendo debidamente en cuenta las implicancias 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) finalice y mantenga actualizado, para uso de los Estados contratantes, según convenga, y con arreglo a esta Resolución y a las subsiguientes, el texto de orientación preparado 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, de conformidad con los principios antes enunciados;
- [c) 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) 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 que pongan en marcha Estados y otras organizaciones con respecto a las emisiones de la aviación;
- d) Mecanismo de desarrollo limpio (MDL)
 - 1) *Invita* a los Estados contratantes a que exploren el uso del Mecanismo de desarrollo limpio (MDL) en la aviación internacional.