



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 36º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 17: Protección del medio ambiente

**AVIACIÓN Y EMISIONES: CÓMO AFRONTAR EL RETO
DEL CRECIMIENTO DE LA AVIACIÓN**

(Nota presentada por Argentina, Brasil, Canadá, Colombia, Ecuador,
Emiratos Árabes Unidos, Estados Unidos, Japón, México, Pakistán, Panamá,
Santa Lucía y Singapur)

RESUMEN

Para afrontar eficazmente los retos ambientales que plantea el crecimiento de la aviación, es imperativo que la OACI siga asumiendo su función de liderazgo para establecer un enfoque bien estructurado, de largo plazo y aceptable a escala mundial para permitir el crecimiento manejando, al mismo tiempo, los impactos ambientales conexos. Este enfoque debería incluir la promoción de soluciones rentables basadas en el consenso internacional para que los Estados contratantes las apliquen a fin de lograr las metas ambientales de la OACI. La Organización debería avalar la orientación sobre derechos de emisión que apoye el principio de acuerdo mutuo e instar a los Estados a que se abstengan de aplicar de manera unilateral los derechos relativos a los gases de efecto invernadero. La OACI también debería reconocer la necesidad de tener en cuenta las implicaciones de las medidas ambientales en las circunstancias económicas del mundo en desarrollo, respetando plenamente los principios acordados y contenidos en las disposiciones pertinentes del derecho aeronáutico internacional.

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

- a) afirmar el papel único que desempeña la aviación en establecer un vínculo entre la economía mundial y los ciudadanos;
- b) reconocer el importante logro que la OACI ha alcanzado hasta ahora al ocuparse de las emisiones de la aviación;
- c) confirmar la importancia del compromiso previo de la OACI de limitar o reducir las repercusiones de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de la aviación en el cambio climático;
- d) afirmar la función de liderazgo de la OACI en resolver el problema de las emisiones de la aviación a nivel mundial, al conseguir el apoyo y la cooperación de los Estados contratantes para lograr un marco sistemático y completo que permita manejar los impactos de las emisiones de la aviación, incluso mediante un mejor conocimiento científico, la modernización de los procedimientos y sistemas de gestión del tránsito aéreo, el desarrollo de tecnologías de aeronaves y motores que generen menos emisiones y proporcionen ahorros energéticos, la exploración del posible uso de combustibles alternativos y la adopción de medidas rentables basadas en criterios de mercado y en el acuerdo mutuo;

e) respaldar la orientación sobre el comercio de derechos de emisión que apoye el principio de acuerdo mutuo y reiterar que la única manera aceptable de manejar las emisiones procedentes de la aviación internacional es a partir de un acuerdo mutuo y con pleno respeto de los principios convenidos que figuran en las disposiciones pertinentes del derecho aeronáutico internacional, instando una vez más “a los Estados a que se abstengan de adoptar medidas unilaterales ...”; f) reconocer las circunstancias nacionales únicas de cada Estado y su derecho a determinar la mejor manera de manejar las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de sus líneas aéreas, así como la función esencial de liderazgo de la OACI de lograr una armonización global eficaz en el manejo de las emisiones de gases de efecto invernadero; g) instar a los Estados a que sigan absteniéndose de aplicar unilateralmente derechos de emisión de gases de efecto invernadero, según lo convenido en la última Asamblea; y h) reconocer la necesidad de tener en cuenta las implicaciones de dichas medidas ambientales en las circunstancias económicas del mundo en desarrollo.	
<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio contribuye al logro del Objetivo estratégico C (<i>Protección del medio ambiente — Minimizar los efectos perjudiciales de la aviación civil mundial en el medio ambiente</i>).
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se aplica.
<i>Referencias:</i>	

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En el 35º período de sesiones de la Asamblea de la OACI celebrado en octubre de 2004, se adoptó, en forma unánime, la Resolución A35-5 relativa al ruido de las aeronaves y a las emisiones de sus motores. La Asamblea adoptó las metas ambientales de limitar o reducir las repercusiones de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de la aviación en el clima mundial, el impacto de las emisiones de la aviación en la calidad del aire local y del ruido en las comunidades.

1.2 Resulta crítico para la OACI seguir asumiendo su liderazgo y proseguir con iniciativas importantes para ocuparse de las repercusiones ambientales de la aviación, incluida la promoción de soluciones rentables basadas en el consenso internacional para que los Estados contratantes las apliquen a fin de lograr las metas ambientales mundiales, con el objetivo de garantizar el crecimiento sostenido de la aviación con todos los beneficios que éste aporta al mundo.

1.3 La OACI también debería conseguir el apoyo y la cooperación internacionales para lograr un marco sistemático y completo que permita manejar los impactos de las emisiones de la aviación combinando la ciencia, la tecnología y medidas operacionales, complementando esto con medidas basadas en criterios de mercado que los Estados y/o las regiones consideren apropiadas para resolver el problema de las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación.

2. FUNCIÓN DE LIDERAZGO DE LA OACI

2.1 La aviación desempeña un papel vital en el progreso económico del mundo. Transporta miles de millones de pasajeros cada año y representa el 40% del valor de las exportaciones mundiales; también, ha redefinido las oportunidades y los mercados para los países de todo el mundo.

2.2 Los antecedentes de la aviación demuestran que ésta ha mejorado su actuación ambiental, aun cuando su crecimiento ha sido importante en los últimos decenios. Por ejemplo, el ruido de las aeronaves se ha reducido un 75% y el ahorro de combustible ha mejorado un 70% en los últimos 40 años.

2.3 A partir de estos antecedentes positivos y reconociendo que las cuestiones ambientales juegan un papel cada vez más importante en conformar el crecimiento de la aviación internacional, el 35º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, celebrado en octubre de 2004, adoptó en forma unánime la Resolución A35-5, que contiene las metas ambientales de limitar o reducir las repercusiones del ruido de las aeronaves, las emisiones que afectan a la calidad del aire local y las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de la aviación.

2.4 La Asamblea también reconoció que los Estados contratantes ya habían puesto en marcha una serie de medidas que consideraban apropiadas para resolver el problema de las emisiones de la aviación procedentes de sus propias líneas aéreas. Creyendo que los esfuerzos complementarios a escala regional y mundial podrían diseñarse mejor basándose en la colaboración y el mutuo acuerdo, la Asamblea instó “a los Estados a que se abstengan de adoptar medidas unilaterales con respecto al medio ambiente que podrían afectar negativamente al desarrollo ordenado de la aviación civil internacional”.

2.5 La OACI sigue siendo el órgano de las Naciones Unidas apropiado para que los Estados contratantes desarrollen metas ambientales y un marco mundial en relación con la aviación y para que trabajen juntos a fin de llevarlos a la práctica. Es crítico que la OACI siga asumiendo su liderazgo y prosiga con iniciativas importantes para ocuparse de las repercusiones ambientales de la aviación, incluida la promoción de soluciones rentables para que los Estados contratantes las apliquen a fin de lograr las metas ambientales mundiales y garantizar el crecimiento sostenido de la aviación civil internacional con todos los beneficios que éste aporta el mundo.

2.6 Para enfrentar con éxito el desafío del aumento de las emisiones de la aviación, la OACI debería buscar la colaboración de los Estados contratantes para lograr un enfoque completo que permita manejar las repercusiones de las emisiones de la aviación al combinar la eficiencia, la tecnología, medidas operacionales, combustibles alternativos y medidas de definición de políticas, teniendo en cuenta las interdependencias que participan en la reducción del impacto ambiental del ruido y las emisiones. Dicho enfoque debería:

- a) instar a los Estados contratantes a que faciliten la investigación sobre cuestiones científicas críticas para tener un mejor conocimiento de las repercusiones de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de la aviación y desarrollar métodos necesarios para medir dicho impacto. De esta manera es posible garantizar que las medidas y enfoques se dirijan a lograr reducciones en las áreas más afectadas y de la manera más eficaz en función del costo;
- b) enmendar la labor del Plan mundial de navegación aérea de la OACI para hacer mayor énfasis en reducir el consumo de combustible y las emisiones de las aeronaves y pedir a los Estados y a los grupos regionales que aceleren las mejoras en la eficiencia del tránsito aéreo y reduzcan la congestión en los aeropuertos. Esto constituye la manera más inmediata y tangible de reducir las emisiones, locales y mundiales, procedentes de la aviación;
- c) alentar a los Estados a que promuevan la investigación y desarrollo necesarios para ofrecer, en forma oportuna y decidida, diseños de motores y aeronaves más eficientes desde el punto de vista ambiental y sistemas CNS/ATM de transporte aéreo avanzados. Ese tipo de adelantos tecnológicos ha producido la gran mayoría de las ganancias que en el pasado se han obtenido en términos de mejoras ambientales;

- d) invitar a los Estados a que exploren el desarrollo de combustibles alternativos que podrían ayudar a la aviación a reducir las emisiones que afectan a la calidad del aire local y las de gases de efecto invernadero; y
- e) apoyar la aplicación de medidas rentables basadas en criterios de mercado, como el comercio de derechos de emisión, con la ayuda del marco mundial de la OACI y sobre la base de un acuerdo mutuo entre los Estados cuando se apliquen a transportistas de otros Estados.

2.7 El Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) concluyó la preparación de la orientación sobre el comercio de derechos de emisión en febrero de 2007. Después, el Consejo de la OACI la aprobó en marzo como proyecto de documento, con un preámbulo en el que se establece que la mayoría de los miembros del Consejo apoyan la aplicación del comercio de derechos de emisión en las líneas aéreas de otros Estados sólo a partir de un enfoque acordado mutuamente. Como continuación de su función de liderazgo, la OACI debería ampliar su trabajo sobre medidas basadas en criterios de mercado incluyendo cuestiones relacionadas con la articulación de los distintos sistemas abiertos de comercio de derechos de emisión de varios Estados y/o regiones.

2.8 En cuanto a los derechos de emisión de gases de efecto invernadero, sigue habiendo una controversia jurídica importante. Además, como CAEP ha demostrado que dichos derechos son mucho menos rentables que el comercio de derechos de emisión, la OACI debería mantener su moratoria respecto de la aplicación de los derechos de emisión de gases de efecto invernadero.

2.9 Es importante reconocer que las medidas adoptadas para resolver el problema de las repercusiones de las emisiones de la aviación pueden imponer costos importantes y reducir el desarrollo económico. Dadas las condiciones económicas particulares de los países en desarrollo, dichas medidas podrían representar una carga. Es importante tener en cuenta las implicaciones que dichas medidas ambientales tendrían en el mundo en desarrollo, lo que se logra fácilmente a través de un enfoque basado en el acuerdo mutuo.

2.10 Al ejercer su función de liderazgo en cuestiones ambientales de la aviación, la OACI debería seguir trabajando en la dirección de su visión respecto a un desarrollo seguro y sostenible de la aviación civil a través de la cooperación entre sus Estados miembros. Los Estados contratantes deben respetar mutuamente su derecho a decidir la mejor manera de manejar las emisiones de la aviación procedentes de sus líneas aéreas. Habrá una gran variedad de metas y medidas dada la diversidad de experiencias y estructuras de los sectores de la aviación en todo el mundo. El éxito de la OACI y sus Estados contratantes en afrontar los desafíos que plantean las emisiones de la aviación internacional llegará, al final, al encontrar un campo común de acción basándose en la consulta y la colaboración.