



A36-WP/339
EX/110
24/9/07

ASAMBLEA — 36º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

PROYECTO DE TEXTO PARA EL INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 17

El texto adjunto sobre la cuestión 17 se presenta al Comité Ejecutivo para que lo examine.

Cuestión 17: Protección del medio ambiente

17.1 En su cuarta, quinta y _____ sesiones, el Comité Ejecutivo examinó el tema de la protección del medio ambiente basándose en el informe presentado por el Consejo sobre el progreso de la labor de la Organización en relación con el ruido de las aeronaves y las emisiones de sus motores (WP/34) y otros dos informes del Consejo, el primero en que se actualizaban los Apéndices B hasta G inclusive 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* (WP/35) y el segundo relativo a las políticas de la OACI sobre emisiones de los motores de las aeronaves en que se actualizaban los Apéndices A, H e I de la misma Resolución (WP/39). Además, se contaba con 17 notas presentadas por Estados y observadores: las notas de estudio WP/70, 75, 85, 88, 116, 130, 131, 132, 137, 166, 172, 182, 235, 236, 240, 251, 285 ...

17.2 El Comité tomó nota de que el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) del Consejo y sus diversos grupos de expertos siguió realizando la mayor parte de la labor de la Organización relativa al medio ambiente y que el CAEP se había reunido en febrero de 2007 (CAEP/7). En marzo, el Consejo examinó y aprobó las recomendaciones de dicha reunión y formuló sus observaciones al respecto. En los párrafos que siguen se describe el progreso logrado en relación con el ruido de las aeronaves y las emisiones de los motores de las mismas. Siguen luego las intervenciones de los Estados y otras organizaciones.

17.3 RUIDO DE LAS AERONAVES

17.3.1 El Consejo presentó un informe (WP/34) sobre el progreso logrado por la OACI después del 35º período de sesiones de la Asamblea en el contexto del ruido de las aeronaves, incluidas las actividades llevadas a cabo por la Secretaría y las que se relacionan con el CAEP.

17.3.2 Los Estados están examinando actualmente las recomendaciones de la reunión CAEP/7 relativas a enmiendas del Anexo 16 y se prevé que éstas sean aplicables en noviembre de 2008.

17.3.3 Como lo había solicitado el 35º período de sesiones de la Asamblea, se habían elaborado textos que se incorporarían en la *Orientación sobre el Enfoque equilibrado para la gestión del ruido de las aeronaves* (Doc 9829) de la OACI sobre los temas del “aspecto humano” y los estudios de casos de aeropuertos. El CAEP sigue trabajando en relación con la expansión urbana inapropiada.

17.3.4 En la reunión CAEP/7 no se propuso aumentar los niveles actuales de las normas relativas a la homologación acústica, pero se convino en información técnica adicional que se incorporaría en el Anexo 16 — *Protección del medio ambiente*, Volumen I — *Ruido de las aeronaves*, y el *Manual técnico-ambiental sobre aplicación de los procedimientos de homologación acústica de las aeronaves* (Doc 9501). El CAEP realizó un estudio sobre la correlación entre los niveles de ruido en la vecindad de los aeropuertos y los niveles de homologación acústica; llegó a la conclusión de que existía un grado razonablemente alto de correlación y que no existía necesidad alguna de modificar el mecanismo actual de homologación. Habían tenido lugar tres seminarios prácticos sobre homologación acústica para aumentar el conocimiento de los actuales SARPS y textos de orientación relacionados con la homologación.

17.3.5 Se elaboraron textos de orientación para proporcionar información general sobre la evaluación de los beneficios que supone la reducción del ruido (y las emisiones) mediante la aplicación de procedimientos de atenuación del ruido. Dichos textos se publicarán como circular de la OACI.

17.3.6 Se publicará en breve una edición actualizada del *Manual de planificación de aeropuertos, Parte 2 — Utilización del terreno y control del medio ambiente* (Doc 9184) en que se formulan recomendaciones relativas a la planificación de la utilización de los terrenos y métodos de protección del medio ambiente en los aeropuertos.

17.3.7 Se han elaborado, para reemplazar la Circular 205 de la OACI, nuevos textos de orientación sobre métodos recomendados para calcular las curvas de nivel de ruido en la vecindad de los aeropuertos. La mencionada circular se había publicado en 1988 y su contenido ya no correspondía a los adelantos tecnológicos.

17.3.8 Como lo había solicitado el 35º período de sesiones de la Asamblea, el CAEP había realizado un estudio sobre la prohibición de vuelo destinada a atenuar el ruido en los aeropuertos. Dicho estudio se había limitado a examinar las prohibiciones actuales, incluidas sus categorías, sus motivos y su alcance y escala mundiales. Proseguía la labor respecto a este tema.

17.3.9 El 35º período de sesiones de la Asamblea había solicitado también que el Consejo evaluara periódicamente las repercusiones actuales y futuras del ruido de las aeronaves y las emisiones de los motores y continuara evaluando instrumentos para ese fin. En lo que atañe a la evaluación del ruido de las aeronaves, se elaboró una tendencia revisada del ruido utilizando el modelo AEDT/MAGENTA. Dicho modelo se había actualizado posteriormente a la última Asamblea a fin de reflejar las normas internacionales más recientes de elaboración de modelos de ruido. Los resultados de dicha evaluación figuran en el Apéndice C de la nota WP/34. En el Apéndice D figura una lista de las publicaciones de la OACI relativas al medio ambiente.

17.3.10 En la nota WP/132, la India destacaba la necesidad de que se revisaran las restricciones relativas a la prohibición de vuelo durante la noche impuesta en algunos Estados o aeropuertos. Consideraba que dicha práctica afectaba al concepto de libre movimiento del tráfico aéreo y era incómoda para el público viajero. Además, la prohibición de vuelo durante la noche en ciertos aeropuertos causaba congestión en otras horas del día, con repercusiones negativas en el medio ambiente y los aspectos económicos de las operaciones de líneas aéreas y aeropuertos. La OACI había emprendido iniciativas al recomendar que se utilicen las tecnologías más modernas para diseñar motores de aeronaves y se apliquen procedimientos operacionales perfeccionados para reducir al mínimo las repercusiones de la aviación en el medio ambiente, pero se consideraba que las prohibiciones de vuelo impuestas en algunos Estados o aeropuertos tenían un efecto negativo que obstaculizaba los esfuerzos de la OACI. El actual crecimiento de la aviación a nivel mundial y su efecto en el medio ambiente constituía uno de los mayores retos planteados a la OACI. Por consiguiente, se consideraba que las restricciones que suponen las prohibiciones de vuelo durante la noche deberían revisarse para reducir su efecto en el medio ambiente y los aspectos económicos de las líneas aéreas y los aeropuertos de destino. Además, su eliminación permitiría una mejor utilización del espacio aéreo y de la infraestructura. La India proponía concretamente que la OACI examinara la aplicación del enfoque equilibrado en los casos en que se habían impuesto prohibiciones de vuelo durante la noche y evaluara la medida en que el enfoque equilibrado contribuiría a resolver el problema. También se proponía que la OACI llevara a cabo un estudio de caso en un gran aeropuerto de destino en lo que atañe a las repercusiones ambientales y económicas de las prohibiciones de vuelo en otros aeropuertos.

17.3.11 En la nota WP/251, Nigeria proponía, en nombre de los Estados africanos, que la OACI examinara detenidamente la gestión de la relación entre el ruido y las emisiones de los motores. A ese respecto, recomendaba que se eliminaran las prohibiciones de vuelo durante la noche impuestas sobre las operaciones de llegada en los aeropuertos, particularmente en Europa, dado que durante los últimos años se habían reducido considerablemente los niveles de ruido de las aeronaves. El mantenimiento de la prohibición de vuelo durante la noche aumentaba aún más las demoras y la congestión en los aeropuertos debido a un consumo más elevado de combustible y otras cargas operacionales para las líneas aéreas, así como un mayor volumen de emisiones.

17.3.12 En la nota WP/172, Indonesia proporcionaba información general relativa a su postura respecto a la gestión ambiental, incluido el ruido, así como sus esfuerzos y logros respecto a la seguridad operacional de la aviación internacional y los requisitos ambientales en el contexto de la cultura local.

17.3.13 En la nota WP/116, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) declaraba que consideraba el ruido como la cuestión más importante desde el punto de vista de los aeropuertos y apoyaba la orientación proporcionada por la OACI al respecto. Proponía que se revisaran las normas sobre homologación acústica con carácter regular (p. ej., cada seis años) y también que en toda nueva norma relativa al ruido debería exigirse la reducción del ruido en los tres puntos de homologación (eje de aproximación, eje de despegue y línea lateral en despegue), así como una reducción acumulada.

17.3.14 Al debatir las cuestiones suscitadas en dichas notas, se señaló que pese al progreso logrado, el ruido seguía siendo el mayor impedimento a la ampliación de los aeropuertos existentes y la construcción de otros nuevos. Las reducciones significativas en el ruido producido por cada aeronave, que se habían logrado en el pasado, quedaban desafortunadamente contrabalanceadas por el aumento del tráfico, por lo que era necesario continuar los esfuerzos para reducir aún más el ruido en la fuente. Se señaló, sin embargo, que era poco probable que se resolviera el problema global del ruido únicamente mediante medios técnicos; por consiguiente, debía seguir tratándose este problema mediante el enfoque equilibrado. Se mencionó la importancia de la planificación del uso de los terrenos. Dado que el CAEP revisaba regularmente las normas de rigurosidad en cuanto al ruido, no se consideraba necesario prescribir los intervalos correspondientes. Como en el pasado, el momento, la magnitud, el formato y la justificación para aumentar la rigurosidad de las normas relativas al ruido deberían seguir basándose en el juicio técnico competente de los expertos del CAEP.

17.3.15 Se acogieron positivamente las opiniones expresadas respecto a las prohibiciones de vuelo; sin embargo, se señaló que ya figuraban en el programa de trabajo del CAEP otros estudios sobre el problema, incluido un estudio de casos. La mayoría de los oradores indicaron que el tema ya se estaba tratando como parte del enfoque equilibrado para la gestión del ruido y que dicho enfoque debía mantenerse.

17.3.16 En la Resolución A35-5 de la Asamblea se pedía al Consejo que presentara en cada Asamblea una declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente. En la nota A36-WP/35, el Consejo presentaba un proyecto de texto de los Apéndices B hasta G inclusive de la Resolución A35-5 que se actualizaba para reflejar los acontecimientos ocurridos posteriormente al 35º período de sesiones de la Asamblea y, en particular, los acontecimientos a raíz de la séptima reunión del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP/7). Se señaló que sólo se habían modificado los Apéndices B y C. Asimismo, la Secretaría señaló un error en la redacción del Apéndice C, que se corregiría. Se señaló también que los

demás Apéndices (A, H e I) de dicha Resolución de la Asamblea se examinarían en relación con la nota A36-WP/39.

17.3.17 El Comité aceptó los Apéndices B hasta G inclusive propuestos de la *Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente*, sin formular otros comentarios al respecto.

17.4 EMISIONES DE LA AVIACIÓN

17.4.1 Generalidades

17.4.1.1 El Consejo presentó un informe (WP/34) sobre el progreso logrado por la OACI posteriormente al 35º período de sesiones de la Asamblea en lo que atañe a los aspectos técnicos y operacionales de las emisiones de los motores, incluidas las actividades llevadas a cabo por la Secretaría y el CAEP, así como los principales acontecimientos en cooperación con otros organismos de las Naciones Unidas.

17.4.1.2 Se había mantenido enlace con otros organismos de las Naciones Unidas con miras a lograr una mejor comprensión de las repercusiones de la aviación en el medio ambiente y explorar opciones de políticas para limitar o reducir las emisiones. Dicho enlace se había centrado principalmente en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) y el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC). Cabe señalar que el Protocolo de Kyoto entró en vigor posteriormente al último período de sesiones de la Asamblea. A solicitud de la CMNUCC en mayo de 2005, la OACI había presentado un informe al Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico y Tecnológico (OSACT) de la CMNUCC sobre los resultados de una comparación de datos relativos a las emisiones de la aviación y el consumo de combustible. No se había avanzado más en cuanto al procedimiento de la CMNUCC sobre cuestiones de metodología relacionadas con las emisiones de la aviación, pero seguía el diálogo de cooperación entre la OACI y la CMNUCC. La mayoría de las actividades de cooperación con el IPCC se habían centrado en los preparativos de dicho órgano para su cuarto informe de evaluación (AR4) y las directrices de 2006 para la elaboración de inventarios nacionales de gases de efecto invernadero. La OACI pidió que en el AR4 se actualizaran las principales conclusiones del informe especial de 1999, en particular respecto a las principales áreas de incertidumbre (o sea, la influencia de las estelas de condensación y los aerosoles en las nubes cirrus). En la nota WP/34 figuraba un resumen de estos aspectos del AR4.

17.4.1.3 La reunión CAEP/7 no había formulado recomendaciones relativas a cambios en la rigurosidad de las normas sobre emisiones de los motores que figuran en el Anexo 16, Volumen II — *Emisiones de los motores de las aeronaves*. No obstante, seguía la labor para determinar la posibilidad de disminuir los límites de NO_x en el futuro. El establecimiento de objetivos de mediano (2016) y largo (2026) plazos para reducir los NO_x constituía un nuevo elemento para asistir al CAEP en sus futuras actividades. Se ilustraba el progreso logrado en materia de reducción de las emisiones durante los últimos cuatro decenios. El CAEP había producido también textos de orientación sobre la calidad del aire en los aeropuertos y continuaba la labor al respecto.

17.4.1.4 En lo que atañe a medidas operacionales, el CAEP había producido información sobre los beneficios ambientales de la implantación de los nuevos sistemas CNS/ATM; además, se estaban elaborando modelos más nuevos para mejorar dicha labor. El CAEP había iniciado estudios sobre las ventajas ambientales de las aproximaciones en descenso continuo (CDA) y, a pesar de que se necesitaba

más trabajo, era evidente que CDA presentaba ventajas significativas. Seguía la labor respecto a CDA y otras medidas operacionales que pueden proporcionar importantes ventajas para el medio ambiente, en estrecha cooperación entre la Secretaría, el CAEP y otros organismos de la Organización.

17.4.1.5 Un elemento fundamental de la labor del CAEP consistía en el uso de modelos para la predicción del efecto de las mejoras tecnológicas y operacionales en la reducción de emisiones (así como en el ruido). El CAEP había emprendido importantes trabajos para evaluar los modelos que le habían presentado los Estados, así como las tendencias iniciales en materia de emisiones locales y mundiales. Se presentaron al Comité los resultados de dicha evaluación.

17.4.1.6 Se informó a la reunión que la OACI había organizado un coloquio sobre emisiones de la aviación en mayo de 2007, que había constituido un foro para analizar las emisiones de la aviación. Proporcionó información completa y detallada sobre las emisiones para permitir al presente período de sesiones de la Asamblea tomar las decisiones necesarias. Durante el período de sesiones, la Organización también publicó la primera edición del informe sobre el medio ambiente, de la OACI. Este nuevo documento debe servir como informe periódico sobre la situación y constituir una referencia de autoridad sobre aviación y el medio ambiente.

17.4.1.7 El Comité tomó nota de los logros del CAEP y las observaciones de los Estados. Expresó su satisfacción ante la labor realizada, como lo demuestra el amplio volumen de textos publicados procedentes del trabajo del CAEP.

17.4.2 **Medidas basadas de criterios de mercado**

17.4.2.1 En la nota WP/39, el Consejo informaba sobre su trabajo 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 medidas de políticas para limitar o reducir las repercusiones de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medio ambiente a nivel mundial (cambio climático) y local (calidad del aire local). En la nota se recordaba que las medidas tomadas para tratar las emisiones abarcaban tres enfoques, a saber, tecnología y normas, medidas operacionales y medidas basadas en criterios de mercado. En el último caso, la labor realizada por la OACI después de la última Asamblea, llevada a cabo principalmente por el CAEP, había incluido medidas voluntarias, cambios relacionados con las emisiones y el comercio de derechos de emisión.

17.4.2.2 La OACI había compilado y difundido información sobre diversas experiencias de medidas voluntarias. La Organización había adoptado también políticas y publicado textos de orientación sobre derechos relacionados con las emisiones respecto a la calidad del aire local. La parte principal del trabajo sobre medidas basadas en criterios de mercado con miras a reducir las emisiones mundiales se relacionaba con el comercio de derechos de emisión, dado que constituía el área en que podría preverse el mayor progreso. Por consiguiente, se había elaborado orientación para integrar la aviación internacional en los sistemas de comercio de derechos de emisión de los Estados. En su informe, el Consejo indicó que dicha orientación se había adoptado a título provisional (proyecto de orientación), debido a la existencia de diferencias de concepción entre los Estados sobre la cuestión de la implantación sin la aceptación mutua de los Estados interesados. Este aspecto debía examinarse en la Asamblea.

17.4.2.3 En la nota se informaba también sobre otros acontecimientos que habían tenido lugar o que estaban en curso, tales como los programas de contrapartida de las emisiones de carbono, que se proponían cada vez más al público viajero, el uso del mecanismo de desarrollo limpio (MDL) previsto en

el marco del Protocolo de Kyoto, que permitiría el uso de dicho mecanismo para proyectos relacionados con la aviación en los países en desarrollo, o la Iniciativa de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, a la que se había invitado a la OACI a participar.

17.4.2.4 En la nota se presentaban también los sectores en que se necesitaba seguir trabajando para lograr progreso en materia de emisiones de la aviación.

17.4.2.5 Por último, se propusieron a la atención de la Asamblea tres apéndices reestructurados (Apéndices A, H e I) de la Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente, en relación con los mencionados temas. El Apéndice A se refería a aspectos generales; se reestructuraron los Apéndices H e I para tratar las repercusiones de la aviación en la calidad del aire local y en el clima mundial, respectivamente. Aunque la OACI había desplegado grandes esfuerzos para salvar las diferencias de opiniones sobre aspectos concretos de la Resolución, tales como el alcance geográfico de los planes de comercio de derechos de emisión o la definición de los posibles objetivos en materia de logros de la aviación respecto a las emisiones, estas cuestiones quedaron sin solución. Se indicaban entre paréntesis en la redacción revisada de la Resolución y debían ser resueltos por la Asamblea.

17.4.2.6 En la nota WP/182 se describía la postura de Australia respecto al establecimiento del marco estratégico por parte de la OACI para la gestión de las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación. En dicha nota se invitaba a la Asamblea a resolver que se acelerara el desarrollo de un marco estratégico para la gestión de las emisiones de la aviación y que, en el contexto de dicho marco, se concediera prioridad a medidas operacionales y técnicas prácticas. La Asamblea debería alentar la elaboración de un enfoque equilibrado en relación con las emisiones de la aviación en que también se promuevan otras medidas complementarias, tales como planes voluntarios de compensación y opciones de comercio abierto de derechos de emisión. Además, la Asamblea debería resolver apoyar los principios de cooperación multilateral para promover opciones de comercio de derechos de emisión para la aviación internacional que se aplicarían mediante acuerdo mutuo entre las partes afectadas.

17.4.2.7 En la nota WP/285, Chile consideraba que el comercio de derechos de emisión debería tratarse en el contexto del derecho internacional y que era importante adoptar enfoques que se habían tomado en otros foros multilaterales que habían examinado cuestiones ambientales, tales como el establecimiento de responsabilidades comunes pero diferenciadas y distinguir el trato otorgado a países particularmente vulnerables. Esto significaba que los Estados con economías de desarrollo diferente deberían asumir otras categorías de responsabilidades y que la contribución a las medidas de reducción deberían ser diferentes para los Estados más vulnerables. Era también importante tener en cuenta el aislamiento geográfico de países como Chile para cuyo desarrollo económico y conexiones internacionales el transporte aéreo revestía vital importancia. El plan europeo aumentaría considerablemente los costos operacionales para la aviación, perjudicando así el desarrollo económico de Chile. Pidió que se apoyara la labor del CAEP y la de la OACI respecto al comercio de derechos de emisión.

17.4.2.8 China señaló, en la nota WP/235, que con el crecimiento del transporte aéreo mundial, el problema de las emisiones de la aviación y sus repercusiones en el cambio climático despertaba preocupaciones crecientes de la comunidad internacional. Las medidas tecnológicas, operacionales y de mejoramiento de la infraestructura para abordar la cuestión de las emisiones de la aviación son foco de la atención de los interesados de la industria, mientras que las medidas de mercado y las medidas económicas gubernamentales constituirían desafíos más importantes en el futuro. La adopción de medidas económicas para resolver el problema de las emisiones de la aviación debería ser analizada por los

Estados en el marco de la OACI. La Organización debería encabezar la investigación y evaluación de dichas medidas económicas y la resolución del problema de las emisiones de la aviación basándose en el principio de “responsabilidades comunes pero diferenciadas” y el principio del consenso, la participación activa y la amplia cooperación. Debería oponerse a toda medida unilateral y cualquier medida de reducción de emisiones coercitiva no diferenciada, así como a la adopción de un comercio mundial de derechos de emisión no diferenciado e instar a que se incluya lo antes posible a la aviación civil en el mecanismo de desarrollo limpio (MDL).

17.4.2.9 En la nota WP/88, Egipto presentó su punto de vista, en su calidad de país en desarrollo, sobre los efectos que la aplicación unilateral de un plan de comercio de derechos de emisión por un Estado o grupo de Estados tendría en los países en desarrollo. En la nota se recomendaba, entre otras cosas, que ningún Estado o grupo de Estados adopte unilateralmente decisiones sobre comercio de derechos de emisión para la aviación y que se otorgue prioridad al enfoque equilibrado para superar los problemas que plantean las emisiones, de manera similar a lo adoptado respecto al ruido de las aeronaves, teniendo en cuenta tanto los intereses de los países en desarrollo como los de los desarrollados.

17.4.2.10 La India proporcionó en la nota WP/137 una actualización sobre diversas iniciativas recientes que había tomado para la conservación del combustible y aumentar la protección del medio ambiente.

17.4.2.11 En la nota WP/172, Indonesia proporcionó información de orden general relativa a su postura sobre la gestión ambiental, incluidas las emisiones, así como sus esfuerzos y logros respecto a la seguridad operacional de la aviación internacional y los requisitos ambientales en el contexto de la cultura local.

17.4.2.12 Varios Estados¹ presentaron juntos la nota WP/166 en la que señalaban que para afrontar eficazmente los retos ambientales que plantea el crecimiento de la aviación, era imperativo que la OACI siguiera asumiendo su función de liderazgo para establecer un enfoque estructurado, de largo plazo y aceptable a escala mundial para permitir el crecimiento, atendiendo, al mismo tiempo, a las correspondientes repercusiones ambientales. Este enfoque debería incluir la promoción de soluciones económicamente 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 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.

¹ Argentina, Brasil, Canadá, Colombia, Ecuador, Emiratos Árabes Unidos, Estados Unidos, Japón, México, Pakistán, Panamá, Santa Lucía y Singapur.

17.4.2.13 En la nota WP/251, Nigeria presentaba los puntos de vista de los Estados africanos². Se señaló que la Unión Europea (UE) había decidido recientemente incluir a la aviación en el plan de comercio de derechos de emisión (ETS). La medida afectaba no sólo a los transportistas de la UE sino incluía a todos los transportistas que efectuaban operaciones hacia los aeropuertos de la UE. Muchos Estados ajenos a la UE consideraban dicha decisión como una imposición unilateral que debería reconsiderarse. Consideraba que no se habían llevado a cabo estudios para evaluar la cuestión del ruido y las emisiones en África y que dicho estudio era necesario. Este último debería abarcar un examen del efecto de las directrices de la OACI relativas al comercio de derechos de emisión en las líneas aéreas africanas. Los Estados africanos consideraban que dado que en el Protocolo de Kyoto no se habían fijado objetivos relativos a las emisiones para los países en desarrollo, el hecho de incluir a las líneas aéreas de los países en desarrollo en el plan de comercio de derechos de emisión de la Unión Europea equivaldría a fijar objetivos utilizando medios indirectos. La OACI y los Estados contratantes deberían adherirse al principio de responsabilidades y capacidades comunes pero diferenciadas. Dichas medidas deberían subrayarse para reducir las emisiones sin afectar al crecimiento del transporte aéreo. Apoyaban la labor de la OACI sobre los aspectos técnicos.

17.4.2.14 En la nota WP/70, Portugal, en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea, junto con los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) y EUROCONTROL destacaban la importancia de abordar los efectos ambientales mediante la aplicación de un enfoque global que incluiría normas técnicas, investigación y desarrollo tecnológico, modernización de la gestión del tránsito aéreo y medidas basadas en criterios de mercado. Sin embargo, las medidas técnicas no bastarían y era necesario recurrir a medidas basadas en criterios de mercado. En la nota se explicaba la postura de la OACI respecto a los derechos relacionados con las emisiones y el comercio de los derechos de emisión, particularmente en lo que atañe al principio de no discriminación. Se mencionaba también que el proyecto europeo permitía atender a las preocupaciones que podrían tener los países en desarrollo, incluido el principio de responsabilidades y capacidades comunes pero diferenciadas. Además, se destacaba el hecho de que la mayoría de las líneas aéreas de países terceros no quedaría afectada, o lo sería de manera limitada, dado que lo esencial de la carga incumbiría a las líneas aéreas europeas.

17.2.4.15 En la nota WP/240, Bahrein y Egipto invitaban a la Asamblea, en nombre de la Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC) a convocar una Conferencia internacional bajo los auspicios de la OACI para considerar posibles medidas encaminadas a reducir los efectos perjudiciales de la aviación civil en el medio ambiente. También se le invitaba a instar a los Estados miembros a que se abstuvieran de aplicar impuestos sobre el combustible y a aquéllos que hubiesen aplicado impuestos a reconsiderar su decisión a fin de aliviar a las líneas aéreas. En dicha nota se instaba también a la OACI a tomar rápidamente medidas para elaborar controles y directrices claros y precisos relativos a un plan de comercio de derechos de emisión a fin de no obstaculizar el progreso del transporte aéreo ni restringir la participación de líneas aéreas de países en desarrollo en las actividades de transporte aéreo.

17.4.2.16 La CAAC señalaba, en la nota WP/236, que los Estados árabes habían trabajado arduamente con la comunidad internacional en relación con la protección del medio ambiente en la aviación civil para lograr un medio ambiente sin contaminación. Los Estados habían acatado también los

² Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea-Ecuatorial, Jamahiriya Árabe Libia, Kenya, Lesotho, Liberia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Swazilandia, Togo, Túnez, Uganda, Zambia y Zimbabwe.

convenios y acuerdos internacionales al respecto. Mediante dicha nota, los Estados árabes invitaban a la comunidad internacional, por intermedio de la OACI, a respetar dichos acuerdos y aplicar las normas pertinentes, otorgando plazos y oportunidades suficientes para proseguir la investigación y los estudios. También invitaban a los Estados fabricantes a aumentar la eficacia de los motores para evitar que aumenten los costos y proporcionar un producto de transporte aéreo que permitiera proteger al medio ambiente y fuese conforme a las especificaciones elaboradas por el CAEP y la OACI.

17.4.2.17 La Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) presentó su postura en la nota WP/130 respecto al plan de comercio de derechos de emisión. Se ponía énfasis en el la cuestión del alcance geográfico y la posibilidad de que los Estados o un grupo de Estados impusieran unilateralmente obligaciones a empresas de aviación civil de terceros países, sin excluir a los Estados que no son parte del Anexo B del Protocolo de Kyoto, como era el caso del proyecto de comercio de derechos de emisión que viene considerando la Unión Europea (UE). La CLAC consideraba que los Estados miembros de la UE no tenían en cuenta el principio de las responsabilidades comunes pero diferenciadas previsto en los instrumentos multilaterales sobre el cambio climático, de los que son también signatarios.

17.4.2.18 En la nota WP/131, la CLAC señalaba también la responsabilidad de los Estados de mitigar los efectos perjudiciales de la aviación civil para el medio ambiente y el desafío paralelo que supone encontrar respuestas adecuadas para hacerlo en el contexto del crecimiento de esa actividad. Los Estados miembros de la CLAC reconocían que los progresos logrados por la OACI para limitar o reducir las emisiones procedentes de la aviación internacional habían sido muy importantes. También estimaban que era necesario y posible lograr progresos adicionales aplicando medidas debidamente integradas. Éstas deberían incluir la difusión y el acceso oportuno a los adelantos tecnológicos que se registran en los bienes y servicios aplicables a la aviación civil; la aplicación de procedimientos operacionales más apropiados; la organización y gestión apropiada del tránsito aéreo y la utilización de mecanismos de planificación en los aeropuertos; la planificación y gestión en el uso de los terrenos; y la aplicación de medidas basadas en criterios de mercado para controlar o reducir las emisiones. Todas estas medidas deberían integrarse en orientaciones concretas de la OACI y formar parte de un plan global aceptable que incluyera el comercio de derechos de emisión con un enfoque de consenso mutuo. Se consideraba fundamental aplicar el principio de las responsabilidades comunes pero diferenciadas, consagrado en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático y el Protocolo de Kyoto.

17.4.2.19 En la nota WP/75, la Organización Mundial del Turismo (OMT) explicaba que estaba buscando la manera en que el turismo podría adaptarse al cambio climático y mitigar las emisiones, reforzando, al mismo tiempo, la contribución del sector al desarrollo socioeconómico en general y las medidas adoptadas por el sistema de las Naciones Unidas en particular. A este respecto, un elemento fundamental consistiría en intensificar la coordinación y las iniciativas de atenuación del cambio climático basadas en criterios de mercado entre la aviación y las autoridades de turismo, de común acuerdo con el sector privado.

17.4.2.20 En la nota WP/116, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) indicaba que los aeropuertos consideraban la calidad del aire local como una cuestión significativa dado que podría influir, por ejemplo, en el procedimiento de aprobación para ampliar la infraestructura. Por consiguiente, apoyaba la orientación proporcionada por la OACI al respecto. Además, el ACI recomendaba que se revisaran periódicamente las normas sobre rigurosidad en materia de NO_x. El ACI consideraba también que las cuestiones de cambio climático deberían tratarse a nivel mundial bajo el liderazgo de la OACI, aunque podrían apoyarse las soluciones regionales como etapa hacia una solución mundial. Para ello, invitaba a la OACI a elaborar una hoja de ruta para tratar, mediante una estrategia a largo plazo, la cuestión de las

emisiones de la aviación que contribuían al cambio climático. El ACI contaba con la OACI para que actuara de líder para lograr medidas a escala mundial.

17.4.2.21 Al propio tiempo que reconocía los logros pasados de las empresas de transporte aéreo, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) señalaba, en la nota WP/85, que la llamada huella de la aviación en materia de carbono seguía creciendo. En la nota se explicaba que la visión de la IATA consistía en colocar a la aviación gradualmente en una senda hacia el crecimiento neutro del carbono y, un día, hacia un futuro sin carbono. Para lograr dichos objetivos, una serie de medidas de políticas exigían atención inmediata en materia de tecnología, operaciones de aeronaves, infraestructura y medidas económicas basadas en el principio de que la cobertura de las líneas aéreas de varios Estados se estableciera solamente mediante consentimiento mutuo. Deberían explorarse las inversiones económicas como incentivos para animar programas de nuevas tecnologías. Los programas de tipo compensación podrían utilizarse aún más para que los clientes de las líneas aéreas participen en las iniciativas relativas al cambio climático. Debería reafirmarse el liderazgo de la OACI y tomarse todas las medidas necesarias para facilitar y acelerar un mayor progreso en estos sectores.

17.4.2.22 Considerando la diversidad de opiniones, la reunión tomó nota de que un grupo oficioso asistiría al presidente del Comité Ejecutivo para elaborar el método más apropiado para avanzar.

17.4.2.23 Además de las notas de estudio presentadas individual o colectivamente, varios Estados, incluidos Argelia, Argentina, Brasil, China, Estados Unidos, Francia, India, Nigeria, el Reino Unido y la Comisión de la Unión Europea hicieron declaraciones para precisar su postura sobre el tema de los medios que permiten limitar o reducir las emisiones de los motores de las aeronaves.

17.4.2.24 Se logró un acuerdo general en cuanto a que las medidas basadas en criterios de mercado no deberían considerarse de manera aislada, sino como uno de los tres posibles enfoques (tecnología y normas, medidas operacionales y medidas basadas en criterios de mercado) que han de aplicarse. No obstante, se manifestó divergencia en las opiniones en cuanto a la importancia relativa que debía concederse a cada una de las medidas. Varios Estados expresaron la opinión de que el debate debería concentrarse en alcanzar un consenso sobre la mejor manera de tratar la reducción de las emisiones.

17.4.2.25 Varios Estados expresaron la opinión de que, en los actuales instrumentos internacionales sobre cambio climático, no se exigía que los países en desarrollo lograran objetivos cuantificados de reducción de las emisiones y, por consiguiente, que no deberían incluirse en un plan de comercio de derechos de emisión que se aplicaría sin distinción a todas las líneas aéreas. En todo caso, deberían considerarse debidamente las repercusiones para los países en desarrollo antes de tomarse medidas que podrían afectarlos y ninguna medida unilateral debería imponerse, prestando debida atención al principio de responsabilidades y capacidades comunes pero diferenciadas, consagrado en el instrumento de la CMNUCC. Además, ninguna medida tomada para reducir las emisiones debería limitar el crecimiento de la aviación, especialmente en los países en que este sector contribuye en gran medida al desarrollo económico general.

17.4.2.26 Varios Estados reafirmaron su oposición a la aplicación de un plan de comercio de derechos de emisión sin mutuo consentimiento de los Estados interesados.

17.4.2.27 Se alcanzó un consenso general y se apoyó la noción de que el cambio climático era un problema mundial que exigía una respuesta mundial por lo que la OACI debería desempeñar un papel de liderazgo. La cuestión no consistía en saber si se debía hacer algo al respecto sino la manera en que debería hacerse. Se propuso establecer un grupo especial internacional para seguir examinando el asunto.

17.4.2.28 Un Estado expresó la opinión de que debería prestarse atención a los programas prácticos que ya permitían reducir las emisiones. El comercio de derechos de emisión no tenía sentido ni a escala nacional, en su país, ni a escala internacional, principalmente debido a que daría lugar a un aumento en el precio de los billetes de las líneas aéreas. Esto se debía a la transferencia posible del tráfico que probablemente tendría lugar y que no traería ventajas al problema del cambio climático. A su juicio, la solución en un contexto multilateral debería consistir en un enfoque global basado en avances tecnológicos y en la reforma del tráfico aéreo para reducir la congestión y las emisiones.

17.4.2.29 Otros Estados indicaron que deberían definirse objetivos a largo plazo para las diversas emisiones. En su opinión, el plan de comercio de derechos de emisión era un mecanismo sumamente eficaz para reducir las emisiones al menor costo en el sector pertinente. Dicho sistema, aplicado de manera no discriminatoria, permitía asegurar que se alcancen los objetivos ambientales y brindaba a la aviación la mejor oportunidad para lograr un crecimiento sostenible. Los mismos Estados consideraban también que los derechos relacionados con el medio ambiente constituían también una medida válida basada en criterios de mercado, y que la moratoria que habían aceptado en 2004 se suponía que finalizaría en 2007, en la presente Asamblea. Los Estados contratantes deberían tener la libertad de tomar las medidas que consideren necesarias para cumplir sus obligaciones internacionales para luchar contra el cambio climático.

(continuará)

— FIN —