



ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 17: Protección del medio ambiente

LAS EMISIONES DE LA AVIACIÓN

(Nota presentada por Colombia)

RESUMEN

La presente nota de estudio pretende reafirmar la posición del Estado Colombiano frente al papel de liderazgo que debe mantener la OACI para limitar o reducir el impacto de las emisiones de gases de efecto invernadero producidos por la aviación, con un enfoque equilibrado que permita paralelamente un crecimiento ordenado y seguro de la aviación civil internacional. Igualmente respalda la directriz de la OACI sobre el comercio de derechos de emisión para la aviación internacional, siempre y cuando la incorporación de las aerolíneas de otros Estados se haga sobre la base del consentimiento mutuo, dado que la imposición de esta exigencia limitaría considerablemente el crecimiento de la aviación civil de los países en desarrollo.

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

- a) modificar el Plan mundial de navegación aérea de la OACI y hacer énfasis en el plan de trabajo destinado a reducir el consumo de combustible y emisiones de las aeronaves. Solicitar a los Estados y agrupaciones regionales que aceleren las mejoras en la eficiencia del tráfico aéreo y reducción de la congestión en los aeropuertos. Esta es la manera más inmediata y tangible para reducir las emisiones de la aviación tanto locales como globales;
- b) alentar a los Estados a fomentar la investigación y desarrollo y apoyar el uso de medidas basadas en criterios de mercado que sean eficientes en cuanto a los costos; y
- c) en el ejercicio de su liderazgo en temas ambientales de la aviación, la OACI debería continuar trabajando para el logro de su visión de desarrollo seguro, protegido y sostenible de la aviación civil mediante la cooperación de sus Estados miembros. Se alienta a los Estados contratantes a mejorar la forma de gestionar las emisiones de la aviación de sus compañías aéreas.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico C: <i>Protección del medio ambiente — Minimizar los efectos perjudiciales de la aviación civil mundial en el medio ambiente.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se requieren recursos adicionales.
<i>Referencias:</i>	<i>Resolución A35-5</i> Reunión de alto nivel sobre la aviación internacional y el cambio climático Conferencia de las Partes (COP 15) de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La aviación tiene un papel vital que desempeñar en el progreso económico del mundo. Anualmente se mueven miles de millones de pasajeros y el 40% del valor total de las exportaciones mundiales, redefiniendo las oportunidades y los mercados de países de todo el mundo.

1.2 Dada la importancia de una aviación amigable con el medio ambiente, los Estados y la industria han venido trabajando en mejorar su comportamiento ambiental a pesar de haber crecido significativamente durante las últimas décadas. Por ejemplo, el ruido de los aviones se ha reducido en un 75%, y la eficiencia del combustible se ha mejorado en un 70% en los últimos 40 años.

1.3 Basándose en estos logros y consciente de la necesidad de asumir compromisos ambientales consecuentemente con el crecimiento de la aviación internacional, la 35ª Asamblea de la OACI en octubre de 2004 aprobó por unanimidad la Resolución A35-5 que contiene los objetivos ambientales de limitar o reducir el impacto del ruido de las aeronaves, los efectos de las emisiones en la calidad del aire local y las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación. La Asamblea también reconoció que los Estados contratantes ya habían puesto en marcha una serie de medidas que consideró apropiadas para abordar las emisiones de la aviación a partir de sus propias líneas aéreas, sobre la base de la colaboración y el mutuo acuerdo. Consecuentemente, la Asamblea instó a "los Estados a abstenerse de implantar medidas unilaterales del medio ambiente que podrían afectar negativamente el desarrollo ordenado de la aviación civil internacional". En la 36ª Asamblea de la OACI en septiembre de 2007 se presentó una nota de estudio conjuntamente con Canadá, Japón, Panamá, los Estados Unidos y Colombia orientada a que los Estados se abstuvieran de aplicar unilateralmente las tasas de gases de efecto invernadero y que la OACI apoyara la posición sobre el comercio de derechos de emisión y el principio de consentimiento mutuo.

1.4 Asimismo, y a pesar de que no se llegó a un acuerdo relativo a los combustibles del transporte aéreo y marítimo internacional en la Conferencia de las Partes (COP 15) de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, celebrada en Copenhague del 7 al 18 de diciembre de 2009, la OACI sigue avanzando con su plan de acción para ayudar a mitigar el cambio climático.

1.5 En respuesta a los resultados de la COP 15, el Presidente del Consejo de la OACI, Roberto Kobeh González, hizo énfasis en que los Estados siguen comprometidos, a través del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en continuar trabajando, a través de la OACI, para manejar las emisiones de la aviación civil internacional con el propósito de hacer que la industria del transporte aéreo sea sostenible en términos ambientales.

1.6 Igualmente, en la Reunión de alto nivel sobre la aviación internacional y el cambio climático, celebrada en la Sede de la OACI del 7 al 9 de Octubre del 2009, los Estados que representan el 93% del tráfico aéreo comercial mundial llegaron a un acuerdo para reducir, aún más, el impacto de la aviación en el cambio climático, en cooperación con la industria del transporte aéreo y a través de iniciativas como el establecimiento de la meta de mejorar el rendimiento de combustible, a escala mundial, un 2% anual hasta 2050; una norma mundial sobre CO₂ para las aeronaves; un marco de medidas basadas en criterios de mercado para la aviación internacional; medidas para asistir a los Estados en desarrollo a fin de facilitarles el acceso a recursos financieros, transferencia de tecnología y creación de capacidades; y llevar a cabo trabajo adicional y continuo para desarrollar e implantar combustibles alternativos para el mundo de la aviación, lo que puede significar que la aviación sea el primer sector que emplee estos combustibles a escala mundial.

1.7 Para abordar con éxito el reto de la aviación frente al crecimiento de las emisiones, la OACI debe buscar la colaboración de los Estados contratantes para gestionar los impactos de las emisiones de la aviación a través de una combinación de eficiencia, medios tecnológicos, operativos, de combustibles alternativos y políticas de carácter internacional, teniendo en cuenta las interdependencias inherentes a la reducción del impacto medioambiental del ruido y las emisiones.

2. DISCUSIÓN

2.1 El objetivo de la reducción del impacto medioambiental del ruido y las emisiones debe considerar el apoyo y asistencia técnica a los Estados contratantes con el fin de facilitar la investigación científica sobre cuestiones fundamentales para mejorar la comprensión y el desarrollo de métricas necesarias sobre el impacto de las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación y fomentar la investigación y desarrollo necesarios para proporcionar el motor más eficiente ambientalmente (diseños de aviones) y transporte aéreo avanzado CNS/ATM de una manera oportuna y sólida. Estas mejoras de tecnología han producido la gran mayoría de los logros ya alcanzados en la mejora del medio ambiente en áreas con impactos más graves y de la manera más rentable.

2.2 De otra parte, el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) completó el desarrollo de las directrices sobre el comercio de derechos de emisión en febrero de 2007. El Consejo de la OACI aprobó en el mes de marzo este documento en forma de proyecto, con un prólogo que indica que la mayoría de los miembros del Consejo era partidaria de aplicar el comercio de derechos de emisión a las compañías aéreas de otros Estados sólo sobre la base de un enfoque de común acuerdo. Como continuación de su papel de liderazgo, la OACI deber ampliar su labor sobre las medidas basadas en criterios de mercado mediante la inclusión de cuestiones relacionadas con la vinculación de los diferentes sistemas de comercio de derechos de emisión abiertos en varios Estados y/o regiones.

2.3 Con respecto a los cargos de emisión de gases de efecto invernadero, que sigue siendo objeto de controversia jurídica importante, el CAEP ha demostrado que tales cargos son mucho menos rentables que el comercio de derechos de emisión.

2.4 Es importante reconocer que las medidas adoptadas para hacer frente a los impactos de las emisiones de la aviación imponen costos significativos y reducen el desarrollo económico, dadas las circunstancias económicas de los países en desarrollo. Es importante tener en cuenta las implicaciones de las medidas ambientales para el mundo en desarrollo, algo que fácilmente se hace a través de un enfoque basado en el consentimiento mutuo.

2.5 Los Estados contratantes deben respetarse mutuamente el derecho de decidir la mejor forma de gestionar las emisiones de la aviación de sus compañías aéreas. Habrá una amplia variedad de objetivos y medidas, dada la diversidad de experiencias y de las estructuras de los sectores de la aviación en todo el mundo. El éxito para resolver los problemas de las emisiones de la aviación internacional se basa en encontrar un terreno común de acción basado en la concertación y la colaboración de la OACI y sus Estados miembros.