

**NOTA DE ESTUDIO****ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES****COMITÉ EJECUTIVO****Cuestión 17: Protección del medio ambiente****ELABORACIÓN DE UN MARCO MUNDIAL PARA AFRONTAR
LAS EMISIONES DE CO₂ DE LA AVIACIÓN CIVIL**

[Nota presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)
en nombre de ACI, CANSO, IATA, IBAC e ICCAIA — “industria de la aviación” en la presente nota]

RESUMEN

La industria de la aviación subraya la urgente necesidad de que los Estados contratantes de la OACI convengan en un marco mundial, con principios establecidos por la OACI, como el medio más apropiado para afrontar las emisiones de CO₂ producidas por la aviación internacional y evitar medidas de políticas contradictorias y unilaterales que resultan ineficaces. Representando todos los aspectos de la industria de la aviación, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), la IATA y el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA) han propuesto un ambicioso conjunto de objetivos colectivos y principios conexos para afrontar las emisiones de CO₂ producidas por la aviación. Además, el IBAC, que representa a las comunidades de fabricación y explotación de la aviación de negocios, se compromete a contribuir a los objetivos globales de la aviación y ha elaborado un dinámico programa de apoyo. Los objetivos colectivos abarcan una mejora anual media del 1,5% del rendimiento del combustible hasta 2020, logrando el crecimiento neutro en carbono a partir de ese año y una trayectoria hasta una reducción del 50% de las emisiones netas de CO₂ en 2050 en comparación con 2005. Dichos objetivos y principios contribuirán al mantenimiento del crecimiento sostenible de la aviación como apoyo a la economía mundial, teniendo en cuenta las necesidades concretas de los países en desarrollo, pero sin menoscabo de la competencia. Para alcanzar estos ambiciosos objetivos, se necesitará un enfoque polifacético con un firme compromiso e inversiones de todas las partes interesadas de la aviación, incluidos los gobiernos.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a convenir en un marco mundial para afrontar las emisiones de CO₂ de la aviación, basado en metas ambiciosas pero realistas y un conjunto de principios justos y equilibrados. Las decisiones concretas se describen en los párrafos 5.2 a 5.4 de esta nota.

<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 aplica
<i>Referencias:</i>	No se aplica

¹ Las versiones en español, francés, ruso, árabe y chino han sido proporcionadas por la IATA.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La industria de la aviación desea subrayar la urgente necesidad de que los Estados contratantes de la OACI convengan en un marco mundial, bajo la égida de la OACI, como el medio más apropiado para afrontar las emisiones de CO₂ producidas por la aviación internacional y evitar medidas de políticas contradictorias y unilaterales.

1.2 La aviación es un motor importante del desarrollo socioeconómico; transporta 2,2 mil millones de pasajeros al año y mantiene 32 millones de puestos de trabajo; representa el 8% (3,2 billones de dólares EUA) del PIB mundial y es un elemento dinámico crítico del turismo y el comercio. La industria de la aviación, cuyas emisiones representan alrededor del 2% de las emisiones mundiales de CO₂ producidas por la actividad humana, está determinada a participar en la solución del problema y está tomando medidas al respecto. Sin embargo, no debería atribuírsele más que la parte de responsabilidad que le corresponde. Ha constituido una gran preocupación para la misma la tendencia de adoptar medidas de políticas nacionales y regionales cada vez más fragmentadas y de aplicación limitada para corregir la situación de las finanzas públicas. Entre dichas medidas figuran los pretendidos impuestos ambientales y los planes para aplicar regímenes de subasta cada día más rigurosos para la emisión de permisos. Esto no permitirá alcanzar nuestra meta común de mantener una industria de la aviación que sea ordenada, eficiente y financieramente viable y tendrá repercusiones negativas en la economía mundial en su conjunto.

1.3 La aviación es una actividad mundial de suma importancia y proporciona una red interconectada de servicios aéreos que abarca el mundo entero en condiciones sumamente competitivas. Dado el carácter mundial del sector de aviación y la necesidad de evitar desequilibrios de la competencia en los mercados directos e indirectos, se necesitan urgentes medidas de colaboración multilateral por parte de todos los Estados, abarcando a todas las partes interesadas del transporte aéreo.

1.4 Representando todos los aspectos de la industria de la aviación, el ACI, CANSO, IATA e ICCAIA han propuesto un ambicioso conjunto de objetivos colectivos y principios conexos para afrontar las emisiones de CO₂ producidas por la aviación. Dichos objetivos comprenden una mejora anual media del 1,5% del rendimiento del combustible hasta 2020, logrando el crecimiento neutro en carbono a partir de ese año y una trayectoria hasta una reducción del 50% de las emisiones netas de CO₂ en 2050 en comparación con 2005. Los mencionados objetivos y principios contribuirán al mantenimiento del crecimiento sostenible de la aviación como apoyo a la economía mundial, teniendo en cuenta las necesidades concretas de los países en desarrollo, pero sin menoscabo de la competencia. Para alcanzar estos ambiciosos objetivos, se necesitará un enfoque polifacético con un firme compromiso e inversiones de todas las partes interesadas de la aviación, incluidos los gobiernos.

2. HOJA DE RUTA 2010 – 2020²: FUNDAMENTO DEL RENDIMIENTO DEL COMBUSTIBLE

2.1 Hasta ahora, la industria de la aviación ha logrado sólidas mejoras en relación con el medio ambiente, mediante inversiones constantes en tecnología, operaciones e infraestructura. Como resultado de dichas considerables inversiones, en los últimos dos decenios, a partir de 1990, la industria ha logrado una reducción total acumulada de 3,3 mil millones de toneladas de CO₂.

2.2 La industria reconoce, no obstante, que no conviene quedar satisfechos únicamente con los logros pasados. Con objeto de seguir afrontando las emisiones de CO₂ producidas por la aviación en el futuro inmediato, la industria ha recomendado la adopción de un objetivo ambicioso, pero realista,

² Las cifras y estimaciones mencionadas en la presente sección provienen del Modelo sobre el carbono y la aviación, de la IATA (2010) y han sido presentadas al Grupo de los Directores Generales de aviación civil sobre el clima (DGCIG).

de mejorar el rendimiento del combustible en un promedio anual del 1,5% entre 2010 y 2020. El logro de dicho objetivo, que representa una mejora global de alrededor del 17% durante el mencionado plazo, exigirá inversiones significativas de la industria, incluida la compra de unas 12 000 aeronaves nuevas, que se introducirían en la flota entre 2010 y 2020 y representarían para la industria un costo estimado de 1,3 billones de dólares EUA, así como importantes mejoras de los factores de carga y continuas mejoras en las operaciones y la infraestructura.

2.3 La industria es consciente de que la Reunión de alto nivel, organizada por la OACI en 2009, recomendó una mejora media del 2% del rendimiento del combustible hasta 2020. Señalamos que unas mejoras anuales del rendimiento del combustible superiores al 1,5% en promedio entre 2010 y 2020 exigirán que los gobiernos realicen con carácter urgente las inversiones adicionales necesarias para acelerar la modernización de la infraestructura de gestión del tránsito aéreo y establecer marcos jurídicos y fiscales apropiados para fomentar y acelerar la integración, en la flota, de tecnologías innovadoras de reducción del consumo de combustible.

2.4 Del mismo modo, existe una urgente necesidad de establecer políticas que apoyen y faciliten el desarrollo y uso de combustibles alternativos sostenibles y aseguren que éstos lleguen a ser comercialmente viables para uso en la aviación, incluida la elaboración de criterios de sostenibilidad armonizados a escala mundial para los biocombustibles. La industria de la aviación ha desempeñado un papel de primer orden para desarrollar, ensayar y fomentar dichos combustibles. Sin embargo, a fin de alcanzar un nivel aceptable de utilización mundial de escala comercial se necesitan políticas de reglamentación favorables y más amplias inversiones por parte de los gobiernos.

3. **IMPLANTACIÓN DEL OBJETIVO COLECTIVO DE LA INDUSTRIA DE UN CRECIMIENTO NEUTRO EN CARBONO (CNG) A PARTIR DE 2020**

3.1 A partir de 2020, la industria propone un límite mundial de emisiones netas de CO₂ como parte de un marco mundial para el sector, objetivo generalmente llamado “crecimiento neutro en carbono” (CNG) a partir de 2020. La industria insta a los Estados contratantes de la OACI a adoptar dicho objetivo como parte del marco mundial.

3.2 Aun partiendo de la base crítica de mejoras del rendimiento del combustible hasta 2020, el logro de un crecimiento neutro en carbono a partir de dicho año exigirá importantes y continuas inversiones adicionales por parte de los explotadores de aeronaves y otras partes interesadas en la cadena de suministro. Los análisis de la industria indican que la renovación de la flota no dejará de contribuir de manera crítica al logro de dicho objetivo, pero que los combustibles de aviación alternativos y sostenibles deberían desempeñar con el tiempo una función más amplia. El apoyo gubernamental será crítico para facilitar el acceso de la aviación a los mencionados combustibles, incluidas inversiones públicas en la infraestructura conexas.

3.3 Aun con la posible atenuación mediante dichas medidas, los análisis indican que la industria debería también invertir en instrumentos del mercado del carbono para alcanzar el objetivo de CNG a partir de 2020. Los programas de compensación del carbono de la industria podrían desempeñar una función significativa en este contexto; las compensaciones del carbono deberían tenerse en cuenta y reconocerse como medida legítima para afrontar las emisiones de CO₂ de la aviación.

3.4 Con objeto de facilitar la implantación eficaz y oportuna del objetivo de CNG a partir de 2020, la industria ha elaborado, además, diversos elementos:

- **Requisitos de vigilancia y notificación** — Las emisiones de CO₂ de toda la actividad de la aviación comercial deberían contabilizarse de manera centralizada y

transparente a nivel mundial, evitando al mismo tiempo que se calculen dos veces. Sentando las bases para un mecanismo creíble y completo de vigilancia y notificación de las emisiones de toda la industria, las líneas aéreas afiliadas a la IATA empezarán a notificar, a partir de 2010, datos esenciales a la IATA, incluidos los relativos a tráfico, combustible, combustibles alternativos y compensación del carbono. Mediante este compromiso, la IATA pasa del actual sistema voluntario de notificación de las líneas aéreas a un sistema que abarca a todas las líneas aéreas afiliadas. Se alienta a las líneas aéreas no afiliadas a la IATA a participar voluntariamente en el mismo sistema. El IBAC y sus miembros están elaborando conceptos de notificación de datos por los explotadores de aeronaves de negocios.

- **Un objetivo colectivo con responsabilidades individuales** — La industria ha convenido en que la responsabilidad para alcanzar el objetivo colectivo de la industria de CNG a partir de 2020 debería ser equitativa y distribuirse de manera justa entre los diversos explotadores teniendo en cuenta los logros de cada uno de ellos en materia de rendimiento del combustible, sin que un explotador asuma la responsabilidad de otro respecto a las emisiones. Asumiendo sus propias responsabilidades, cada explotador debería tener la posibilidad de decidir las medidas que aplicará para reducir o mitigar sus emisiones de CO₂ a fin de alcanzar su objetivo, incluida la renovación de la flota, modificaciones, mejoras operacionales, combustibles alternativos sostenibles e instrumentos del mercado del carbono.

4. PRINCIPIOS CRÍTICOS DEL MARCO

4.1 Aunque los objetivos sobre emisiones son, sin lugar a dudas, fundamentales para el marco mundial a fin de afrontar las emisiones de CO₂ de la aviación, dicho marco debería abarcar también principios básicos sobre la implantación. La industria de la aviación propone los siguientes principios de apoyo:

- **Contabilidad de las emisiones de la aviación** — Las emisiones de CO₂ de la aviación deberían tratarse mediante un marco mundial y contabilizarse en un inventario mundial de emisiones y no a nivel regional o nacional. Es esencial que las emisiones de la aviación se contabilicen una sola vez.
- **Cobertura geográfica** — Debido al carácter mundial e interconectado del transporte aéreo, el marco debería aplicarse del mismo modo a las emisiones de la aviación interior e internacional, sin distinción.
- **Interdependencia de las medidas** — Al formular medidas para afrontar las emisiones de CO₂ de la aviación, las autoridades de reglamentación deberían considerar y equilibrar cuidadosamente las repercusiones globales posibles de las mismas. Sin embargo, sea cual fuere el enfoque, las medidas adoptadas no deberían disminuir la seguridad operacional y deberían ser tecnológicamente viables, económicamente razonables y beneficiosas para el medio ambiente. La industria de la aviación considera que la OACI tiene características excepcionales para proporcionar orientación y conocimientos técnicos especializados a fin de elaborar medidas de mitigación y asegurar que no tengan repercusiones negativas en la seguridad operacional u otros aspectos delicados de la aviación relacionados con el medio ambiente, tales como el ruido y la calidad del aire local.

- **Medidas económicas eficientes respecto a los costos** — Las medidas económicas para tratar las emisiones de CO₂ de la aviación deben ser eficientes respecto a los costos y no tener carácter discriminatorio.
- **Uso de los ingresos** — Todos los ingresos posibles procedentes de medidas económicas en relación con el marco mundial para afrontar las emisiones de la aviación deberían destinarse a fines aeronáuticos y ambientales. Deberían reinvertirse con prioridad en medidas adicionales encaminadas a mejorar la actuación de la aviación en materia de emisiones, por ejemplo apoyando el desarrollo y uso de aeronaves que consuman menos combustible, motores, infraestructura, combustibles alternativos sostenibles que emitan menos carbono e inversiones en tecnologías CNS/ATM.
- **Uso de instrumentos del mercado del carbono** — A fin de que un marco mundial para la aviación sea eficaz, debería contar con una arquitectura abierta, o sea, que la aviación debería tener acceso sin restricciones a instrumentos del mercado del carbono para cumplir sus obligaciones, al igual que otros sectores.
- **Marco mundial** — En calidad de organismo designado de las Naciones Unidas para la aviación internacional, la OACI debería desempeñar una función central de supervisión en el marco mundial y establecer los principios de este último.
- **Aceptación de necesidades diferentes** — Tradicionalmente, la OACI ha reconocido y aceptado las necesidades concretas de los Estados contratantes que tengan dificultades para cumplir las normas y métodos recomendados, por ejemplo mediante apoyo técnico y financiero o modificación de los plazos para la aplicación de las medidas. La industria está dispuesta a examinar las maneras de facilitar la situación de los Estados contratantes que tengan necesidades concretas, teniendo en cuenta la necesidad de soluciones mundiales justas y económicas que eviten el desequilibrio en materia de competencia.

4.2 Además de los principios generales señalados en el párrafo anterior, la industria propone que, en la medida en que se apliquen medidas basadas en criterios de mercado, éstas deberían:

- permitir el crecimiento sostenible del sector de aviación;
- asegurar que el sector de aviación sea objeto de un trato equitativo en comparación con otros sectores y reconocer las inversiones ya realizadas para aumentar la eficacia;
- ser económicas en la reducción de las emisiones de CO₂;
- ser transparentes y lo más simples posible;
- formar parte de un conjunto de medidas que abarque elementos tecnológicos, operacionales y de infraestructura, a fin de alcanzar las metas apoyadas por la industria;
- evitar la duplicación; las emisiones de CO₂ de la aviación deberían calcularse una sola vez;
- evitar distorsiones en los mercados directos e indirectos;

- respetar la no discriminación entre los explotadores y reconocer las necesidades y capacidades diferentes de los Estados;
- incluir acceso pleno y libre a los mercados del carbono, según corresponda; y
- aplicarse por los Estados a los explotadores de aeronaves de otros Estados contratantes únicamente a raíz de acuerdo mutuo entre dichos Estados.

5. CONCLUSIONES

5.1 La industria de la aviación está decidida a afrontar sus emisiones de CO₂ y está unida para apoyar sus objetivos colectivos y los principios conexos propuestos. La Resolución de la industria, que figura en el Apéndice, adoptada el 31 de agosto de 2010, constituye únicamente el último testimonio del compromiso de la industria. Los Estados contratantes de la OACI cuentan con una oportunidad única para aprovechar la determinación común del sector.

5.2 Por consiguiente, la industria de la aviación pide a los gobiernos que actúen de manera decidida e insta a la Asamblea a convenir en un marco mundial para afrontar las emisiones de CO₂ de la aviación, apoyándose en objetivos ambiciosos, pero realistas, y un conjunto de principios justos y equilibrados.

5.3 En particular, la industria de la aviación insta a la Asamblea a adoptar, como parte del marco mundial, los objetivos colectivos siguientes:

- una mejora anual media del 1,5% entre el presente y el año 2020;
- un crecimiento neutro en carbono a partir de 2020; y
- una reducción neta del 50% de las emisiones de CO₂ en 2050, en comparación con los niveles de 2005.

Para alcanzar estos ambiciosos objetivos, se necesitará un enfoque polifacético con un firme compromiso e inversiones de todas las partes interesadas de la aviación, incluidos los gobiernos.

5.4 Además, la industria de la aviación insta a la Asamblea a adoptar, como parte de dicho marco mundial, los principios generales señalados en el párrafo 4.1 que precede, así como los principios concretos relacionados con el posible uso de medidas basadas en criterios de mercado, expuestos en el párrafo 4.2.

APÉNDICE

RESOLUCIÓN DE LA INDUSTRIA DE LA AVIACIÓN CRECIMIENTO NEUTRO EN CARBONO A PARTIR DE 2020 Y MARCO MUNDIAL PARA LA GESTIÓN DE LAS EMISIONES DE LA AVIACIÓN

Introducción

La industria de la aviación civil, representada por ACI, CANSO, IATA, IBAC e ICCAIA (“la industria”), asume seriamente sus responsabilidades respecto al medio ambiente y ha obtenido en el transcurso de los últimos años mejoras sin paralelo en materia de actuación respecto al medio ambiente. Se compromete a mejorar su rendimiento del combustible en un promedio anual del 1,5% hasta 2020, detener el crecimiento de sus emisiones netas de carbono (crecimiento neutro en carbono a partir de 2020) y reducir en un 50% sus emisiones netas en 2050, en comparación con los niveles de 2005. Esto dependerá de los incentivos que los gobiernos ofrecerán en materia de investigación y desarrollo tecnológicos para células y motores y la elaboración comercial de combustibles alternativos que produzcan poco carbono, proporcionando al mismo tiempo infraestructura moderna en los aeropuertos y el espacio aéreo.

Las medidas basadas en políticas deben ser económicas y equitativas, asumiendo la OACI su coordinación mundial; además, deben proporcionar libre acceso a los mercados del carbono. Los gobiernos deben reconocer que las crecientes y costosas cargas de reglamentación, incluidos impuestos, gravámenes y medidas de orden económico, amenazan la capacidad de la industria de invertir en nuevas aeronaves, lo que constituye actualmente el método más eficaz para reducir las emisiones de CO₂.

La cooperación entre la industria y la OACI proporciona una sólida fundación para implantar un marco mundial basado en los objetivos de la industria y su estrategia que se apoya en cuatro elementos.

Resolución

La industria de aviación civil:

1. Apoya firmemente los esfuerzos sostenidos de los gobiernos para elaborar un amplio marco mundial de gestión de las emisiones de carbono, bajo coordinación por la OACI, en lugar de planes unilaterales nacionales o regionales que se caracterizan por su disparidad.
2. Conviene que en dicho marco se tienen debidamente en cuenta las necesidades especiales de los países en desarrollo y el grado de desarrollo de los mercados de aviación, garantizando al mismo tiempo condiciones justas para todos los explotadores.
3. Alienta a la OACI y a los gobiernos a solicitar apoyo en el 37º período de sesiones trienal de la Asamblea para un marco mundial (o un enfoque que se acepte mundialmente) encaminado a limitar o reducir las emisiones de la aviación, de manera compatible con las propuestas de la industria.