



ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 15: Protección del medio ambiente

**NECESIDAD DE CONTAR CON UN MÉTODO CIENTÍFICAMENTE
FUNDAMENTADO PARA LA INTRODUCCIÓN DE MEDIDAS BASADAS
EN CRITERIOS DE MERCADO A FIN DE LIMITAR O REDUCIR LAS
EMISIONES DE LOS MOTORES DE LAS AERONAVES**

(Nota presentada por la Federación de Rusia)

RESUMEN

En esta nota se presenta una propuesta de la Federación de Rusia relativa a la necesidad de contar con un método científicamente fundamentado para la introducción de medidas basadas en criterios de mercado a fin de limitar o reducir las emisiones de los motores de las aeronaves, especialmente las emisiones de dióxido de carbono (CO₂). Se señala a la atención en particular la necesidad de un enfoque ponderado y equilibrado en cuanto a la implantación de las medidas propuestas por parte de los Estados contratantes. Se propone que en la labor ulterior del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP), de la OACI, la atención se centre en la reducción de las emisiones de óxidos de nitrógeno (NO_x) que constituyen una verdadera amenaza para la salud humana y el medio ambiente.

La decisión de la Asamblea figura en el párrafo 4.

REFERENCIAS

A35-WP/56, A35-WP/76, A35-WP/77
Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 5 de octubre de 2001) (Doc 9790)
*Informe de la sexta reunión del Comité sobre la protección del medio ambiente
y la aviación (CAEP/6)* (Doc 9836)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El 28 de mayo de 2004 el Consejo de la OACI, en la quinta sesión de su 172° período de sesiones, aprobó un proyecto de nota de estudio para el 35° período de sesiones de la Asamblea de la OACI sobre “medidas basadas en criterios de mercado relacionadas con las emisiones de los motores de las aeronaves”, teniendo en cuenta las modificaciones propuestas en una comunicación enviada al

Secretario General de la OACI en nombre de 22 Estados, entre ellos la Federación de Rusia. Lo fundamental de las modificaciones propuestas comprendía básicamente un enfoque más equilibrado para la introducción de tales medidas basadas en criterios de mercado por parte de los Estados contratantes. Durante las deliberaciones en torno al proyecto de nota de estudio, el Consejo llegó a la conclusión de que se necesitaban más estudios en este ámbito y pidió al Secretario General que presentara una nota de estudio al Consejo en su 173º período de sesiones, en noviembre-diciembre de 2004, en la que figuraría el programa para el desarrollo y estudio posterior de éste y otros temas relacionados. Al reconocer el problema actual de las repercusiones de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medio ambiente y en la población, la Federación de Rusia, entre otros Estados, manifestó preocupación en torno a varios Estados que intentaban ampliar las posiciones del Protocolo de Kyoto para incluir al transporte aéreo e introducir unilateralmente medidas económicas destinadas a reducir las emisiones de gas con efecto de invernadero producidas por los motores de las aeronaves. En este sentido, se señaló asimismo a la atención del Consejo, el hecho de que las medidas basadas en criterios de mercado que se habían propuesto se concentrarían exclusivamente en las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), mientras que los óxidos de nitrógeno (NO_x), que constituyen una verdadera amenaza para la salud y el medio ambiente, no se tomarían en consideración.

2. ANÁLISIS

2.1 En la sexta sesión del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP/6) celebrada en la Sede de la OACI del 2 al 12 de febrero de 2004, los especialistas aprobaron recomendaciones para reducir las repercusiones ambientales del ruido y de las emisiones de los motores de las aeronaves, lo cual incluía normas más rigurosas por lo que respecta a las emisiones de óxidos de nitrógeno (NO_x), a partir de 2008. Durante las deliberaciones sobre estos asuntos, se aprobó un acuerdo modelo sobre medidas voluntarias para reducir el nivel de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) de los motores de las aeronaves. Después de considerar las posibles opciones para la implantación de un sistema abierto de comercio de los derechos de emisión de los motores de las aeronaves, se recomendó que la labor adicional de la OACI en este ámbito debería concentrarse en dos enfoques, a saber: las medidas voluntarias relativas a la introducción de gravámenes en función de las emisiones y el comercio de los derechos de emisión. Sin embargo, en la reunión CAEP/6 no pudo alcanzarse el consenso en torno a la utilización de esta orientación, a raíz de varias cuestiones pendientes. Este hecho se recoge en el informe de la CAEP/6 sobre el asunto.

2.2 La Federación de Rusia toma nota en general de los importantes progresos en la labor del CAEP. Al mismo tiempo, la falta de un análisis comparativo de las repercusiones ambientales de las emisiones de NO_x y CO₂, así como de un análisis comparativo de las emisiones de los motores de las aeronaves que permita identificar debidamente los costos y atribuirlos directamente al transporte aéreo es causa de inquietud. No se cuenta con una evaluación lo suficientemente convincente ni detallada de los aspectos jurídicos de la posibilidad de recaudaciones en función de las emisiones, teniendo en cuenta que en los criterios de la OACI se prevén derechos únicamente en relación con el suministro de instalaciones y servicios (por servicios prestados). Además, no hay ninguna definición científicamente fundamentada de los conceptos de “perjuicio causado” y “daño causado”.

2.3 Varios científicos de renombre mundial especializados en el medio ambiente declaran que el actual calentamiento de la Tierra no está ocurriendo a raíz del aumento en la concentración de los gases de invernadero, sino más bien a raíz del aumento en la actividad solar. En la actualidad no existe ninguna justificación fundamentada por lo que respecta a los esfuerzos realizados en el ámbito de la reducción de las emisiones del dióxido de carbono antropogénico en la atmósfera, y debería tomarse nota además, de que la creciente temperatura mundial produce una entrada de grandes volúmenes de CO₂ en la atmósfera procedentes del agua de los océanos. Existen motivos ponderados para creer que la “causa” y el “efecto” del calentamiento de la Tierra no han sido objeto de suficiente estudio por parte de los

científicos. Ello debe ser un motivo de preocupación. Hasta hace poco tiempo, no existía teoría alguna sobre el efecto de invernadero y la influencia de los “gases con efecto de invernadero” por lo que respecta a los regímenes térmicos de la troposfera, mientras que la naturaleza de muchos pronósticos modelo de los cambios climáticos en general correspondía a tareas intuitivas e incorrectamente formuladas. Es importante observar que, a partir del momento presente, no existe ninguna prueba fiable de la influencia de los “gases con efecto de invernadero” en cuanto al clima de la Tierra. Se sabe que el agua actual en los océanos contiene 50 a 60 veces más dióxido de carbono que el aire en la atmósfera, de lo cual se deduce por lógica que la influencia de los seres humanos en este proceso es insignificante y que puede hacerse caso omiso de ella en una primera aproximación al problema.

2.4 Los científicos principales de la Academia Rusa de Ciencias Naturales (Academicians Kapitsa, Sorokhtin y muchos otros), así como sus colegas extranjeros del Reino Unido, los Estados Unidos, Canadá, Australia, Suecia y otros países, han tomado nota repetidas veces de que, al estudiarse los cambios del clima actual de la Tierra, debe tenerse en cuenta el hecho de que existen datos experimentales (de satélites y globos sondas) que denotan un ligero enfriamiento del clima en el planeta durante los últimos 20 años. Los resultados de perforaciones en el manto glaciar de la Antártida muestran que en los últimos 420 000 años los cambios de temperatura siempre han precedido a los correspondientes cambios en la concentración de CO₂ en el espesor del manto glaciar. Esto demuestra sin lugar a dudas que las modificaciones en la concentración atmosférica de CO₂ son consecuencia de los cambios en la temperatura de la Tierra, y no la causa de los mismos.

2.5 En el Seminario sobre el cambio climático celebrado por la Academia Rusa de Ciencias Naturales en julio de este año, en Moscú, uno de los participantes en la conferencia de prensa, Piers Corbyn, quien está a la cabeza de la compañía “Weather Action” que se ocupa de estudios climáticos, declaró que la teoría del calentamiento de la Tierra como resultado del efecto de invernadero, que ahora estaba pasando a ser parte de la conciencia de las masas, se apartaba cada vez más de la ciencia y se convertía en su propio tipo de dogma místico, y que dicha teoría no revestía ningún valor científico y correspondía a los intereses de los grupos de presión.

2.6 Al deliberar acerca de las consecuencias de las posibles reducciones en las emisiones de CO₂, debe tenerse en cuenta el hecho de que los volúmenes cada vez mayores de dióxido de carbono que entran en la atmósfera constituyen un factor positivo para la agricultura y la productividad biológica. Cabe tomar nota de que el dióxido de carbono es útil para la vida en la Tierra. Entre los expertos en agricultura se tiene la opinión de que el 10% de aumento en el rendimiento de los cultivos agrícolas que se ha observado en las últimas décadas se produjo únicamente a raíz de la influencia del aumento del contenido de dióxido de carbono atmosférico.

2.7 Debe tomarse nota de que la aviación civil está muy lejos de ser la principal fuente de contaminación atmosférica, siendo ella muy inferior en este sentido a industrias tales como la metalúrgica, la de generación de energía, el transporte vehicular, etc. En 1999, el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) terminó de preparar un informe especial en el que se tomaba nota de que la actividad aeronáutica ejercía una influencia insignificante por lo que respecta al calentamiento de la Tierra y que, en este ámbito todavía existía una proporción significativa de incertidumbre. Al respecto, la introducción de medidas económicas a fin de controlar las emisiones de dióxido de carbono en tales condiciones de incertidumbre parece ser **prematura**.

2.8 En las conclusiones de la nota de estudio presentada por el Consejo al 35º período de sesiones de la Asamblea, se tomaba nota de que el sistema abierto de comercio de los derechos de emisión sería una solución efectiva desde el punto de vista económico al problema de la reducción de las emisiones de dióxido de carbono a largo plazo, pero que no podía llevarse a la práctica hasta que el Protocolo de Kyoto entrara en vigor y se conviniera en un volumen máximo de emisiones de CO₂.

Algunos Estados y organizaciones regionales han anunciado sus planes por lo que respecta a la implantación de sistemas de comercio de los derechos de emisión. No obstante, en el momento actual ninguno de estos sistemas abarca el comercio de los derechos de emisión por lo que respecta al dióxido de carbono **en relación con la aviación civil**.

3. CONCLUSIONES

3.1 Se tomó nota en este documento y en el informe de la CAEP/6 de que quedaban cuestiones pendientes en el ámbito identificado y, por lo que respecta a muchas de ellas, no existía ningún punto de vista en común, en particular en cuanto a la justificación económica de la recaudación de gravámenes. El asunto de los derechos propuestos en función de las emisiones de gases con efecto de invernadero sólo podrá considerarse cuando esté científicamente fundamentado y analizado con respecto a la existencia de las condiciones previas para la introducción de derechos relacionados con la aviación civil. Además, es preciso evaluar las consecuencias económicas y los aspectos jurídicos de la introducción de derechos y gravámenes en función de las emisiones, desde el punto de vista de la competitividad y las garantías de imparcialidad. En el documento A35-WP/56 se tomaba nota de que este es un asunto complejo que en esta etapa todavía no se ha resuelto.

3.2 En la Resolución A33-7, “Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente”, se invita a los Estados contratantes a que, en toda ocasión oportuna, sigan apoyando activamente las actividades de la OACI relativas al medio ambiente. Se les insta a que se abstengan de tomar medidas unilaterales destinadas a imponer restricciones a las operaciones, que podrían ser perjudiciales para el desarrollo de la aviación civil internacional.

3.3 La postura de la Federación de Rusia, que participa activamente en la labor del CAEP, es el apoyo por los esfuerzos de la OACI para la protección del medio ambiente. Se hace un llamamiento a los Estados contratantes para que continúen sus acciones conjuntas en este ámbito, basándose en métodos científicamente fundamentados y evitando decisiones apresuradas que podrían perjudicar las actividades de la aviación civil internacional, **sin aportar ningún efecto positivo por lo que respecta al medio ambiente**. En particular, creemos que es preciso que en la labor ulterior del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación se preste atención principalmente a los óxidos de nitrógeno (NO_x). Habida cuenta de la relación inversa, como asunto prioritario es preciso emprender un análisis comparativo de las repercusiones ambientales de NO_x y CO₂.

3.4 La Federación de Rusia apoya en general el informe del Consejo de la OACI sobre las “medidas basadas en criterios de mercado relacionadas con las emisiones de los motores de las aeronaves” así como el proyecto de revisión del Apéndice I de la Resolución A33-7, que figura en la nota A35-WP/76. La Federación de Rusia está a favor de continuar los estudios en este ámbito en el marco de la labor del CAEP. No obstante, considera que no puede permitirse la introducción unilateral de derechos en función de las emisiones de los motores de las aeronaves antes de que se haya finalizado un estudio completo y detallado sobre el asunto.

4. DECISIÓN DE LA ASAMBLEA

4.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de este documento;

- b) convenir en que el asunto de la introducción de medidas basadas en criterios de mercado para limitar o reducir las emisiones de los motores de las aeronaves no ha sido objeto de suficiente estudio desde el punto de vista científico ni económico;
- c) hacer un llamamiento a los Estados contratantes para que se abstengan de la introducción unilateral de derechos relacionados con las emisiones de los motores de las aeronaves antes de que se haya finalizado un estudio completo y detallado de dicho asunto;
- d) recomendar al Consejo de la OACI que incluya en el programa de trabajo del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación un análisis comparativo de las repercusiones de las emisiones de NO_x y CO₂ en el medio ambiente; y
- e) recomendar al Consejo de la OACI que en actividades ulteriores preste debida atención a las emisiones de óxidos de nitrógeno (NO_x) que constituyen una verdadera amenaza por lo que respecta al medio ambiente y la salud humana.

— FIN —