



ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 17: Protección del medio ambiente

AMPLIO ENFOQUE PARA REDUCIR LAS REPERCUSIONES DE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL EN EL MEDIO AMBIENTE

(Nota presentada por Lituania en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros¹ y los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil²)

RESUMEN

Europa subraya la importancia de atenuar las repercusiones de la aviación internacional en el clima y apoya firmemente las medidas en curso de la OACI al respecto. Además, pide a todos los Estados y regiones que adopten un amplio enfoque para alcanzar los objetivos internacionales de reducción de las emisiones de CO₂ de la aviación internacional.

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

- a) convenga en establecer una meta mundial a largo plazo de reducción de las emisiones de la aviación internacional que se adopte en la Asamblea de 2016;
- b) siga otorgando prioridad a la labor relacionada con una norma CO₂ robusta;
- c) aliente a la OACI, en el contexto de las mejoras por bloques del sistema de aviación (ASBU), a que siga fomentando y prestando apoyo a la implantación de mejoras operacionales que producirán beneficios ambientales;
- d) apoye un papel continuo para la OACI respecto a los combustibles alternativos sostenibles, como se indica en el párrafo 3.4.3;
- e) convenga en la aplicación de una medida de mercado (MBM) para 2020;
- f) adopte un programa y un calendario de trabajo para finalizar la elaboración de la MBM mundial, incluido un conjunto de tareas a fin de presentar los principales elementos técnicos al 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI para su adopción;
- g) prepare un marco propicio para las MBM implantadas por Estados o grupos de Estados, en espera de la entrada en vigor de la MBM mundial;
- h) apoye la labor de la OACI para comprender las repercusiones del cambio climático en la aviación internacional; y
- i) apoye la elaboración de nuevos planes de acción del Estado y la notificación anual de las emisiones de CO₂ para que la OACI pueda seguir el progreso respecto a las metas convenidas.

Objetivos estratégicos:

La presente nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico C – *Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo.*

¹ Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Rumania y Suecia.

² Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, La ex República Yugoslava de Macedonia, Mónaco, Montenegro, Noruega, República de Moldova, San Marino, Serbia, Suiza, Turquía y Ucrania.

| | |
|-----------------------------------|--|
| <i>Repercusiones financieras:</i> | La mayoría de las mencionadas actividades de la OACI estarán cubiertas por el presupuesto regular de la Organización. |
| <i>Referencias:</i> | Resolución A37-19 de la Asamblea de la OACI, <i>Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático.</i> |

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Las repercusiones de la aviación en el clima siguen siendo una cuestión significativa de políticas públicas para todos los Estados. La estimación más reciente de las tendencias en materia de emisiones por el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) de la OACI indica que se prevé que las emisiones de CO₂ de la aviación internacional aumenten hasta alcanzar en 2050 niveles entre cuatro y seis veces más elevados que los de 2010, aun suponiendo nuevas mejoras en la tecnología y las operaciones de vuelo. Con objeto de limitar el riesgo de un cambio climático peligroso, el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) reconoce que, globalmente, las emisiones de gases de efecto invernadero deberían reducirse en un 50% en 2050 respecto a los niveles de 1990 para evitar un aumento mundial medio de la temperatura superior al 2% respecto a niveles preindustriales. Por consiguiente, debe hacerse frente al aumento previsto de las emisiones de la aviación internacional a fin de que la aviación pueda contribuir en la medida que le corresponde al logro de las metas mundiales relativas al cambio climático.

2. METAS

2.1 Se necesitan fuertes reducciones de las emisiones hasta 2050 para poder alcanzar el objetivo de 2°C. Por consiguiente, la OACI debería establecer, con carácter prioritario, una meta mundial a largo plazo de reducción de las emisiones de la aviación internacional que se adoptaría en la Asamblea de 2016. Además, debe proseguir la labor relativa a las repercusiones de la aviación en el clima ajenas al CO₂, que siguen siendo una preocupación científica importante. La OACI debería mantener su cooperación con la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) y el IPCC respecto a dichas repercusiones.

3. AMPLIO ENFOQUE DE ATENUACIÓN

3.1 Se reconoce de modo general que para hacer frente a las repercusiones de la aviación en el clima debe aplicarse una amplia gama de medidas de políticas en el marco de un “amplio enfoque”. La labor reciente de la OACI ha demostrado que, además de la tecnología de las aeronaves y las mejoras operacionales, se necesitarán otras medidas más para alcanzar las metas de la OACI a las que se aspira. La labor del CAEP indica que los combustibles alternativos podrían reducir las deficiencias restantes a largo plazo. Será también necesario aplicar medidas adicionales, tales como las MBM, para alcanzar las metas de la OACI en materia de reducción de las emisiones. La industria de la aviación y organizaciones de la sociedad civil coinciden en esta evaluación.

3.2 Reducción en la fuente

3.2.1 La reducción en la fuente constituye una vía esencial para atenuar las emisiones de la aviación. Los logros de la industria en materia de mejoras del rendimiento del combustible son importantes, pero no suficientes para compensar el aumento continuo de las emisiones debido a la demanda creciente de viajes aéreos. Europa otorga elevada prioridad a la elaboración de nueva tecnología de reducción de las emisiones de la aviación como lo demuestra su considerable inversión en el programa de investigación “Cielos limpios”. También participa plenamente y apoya la labor del CAEP encaminada a elaborar una norma robusta relativa al CO₂ para las aeronaves y acoge con satisfacción el progreso logrado en un plazo limitado. Dicha labor debe mantenerse como elevada prioridad.

3.3 **Medidas operacionales**

3.3.1 Se necesitan mejoras operacionales continuas para lograr los objetivos de rendimiento del combustible de la OACI. En Europa está en curso un programa importante por intermedio del programa de investigación ATM en el marco del cielo único europeo (SESAR) uno de cuyos principales objetivos consiste en la adopción de operaciones basadas en la performance. Se trata de que cada aeronave efectúe su vuelo por la mejor ruta, lo que contribuirá al objetivo europeo de reducir en un 10% las emisiones de CO₂ por vuelo, apoyando la implantación de tecnologías y de procedimientos de gestión del tránsito más eficaces en materia de combustible.

3.3.2 La OACI está facilitando mejoras en las medidas operacionales mediante las ASBU. Europa apoya plenamente dicha labor y participa activamente en la evaluación, por la OACI, de posibles beneficios ambientales. Europa ha presentado a la Asamblea por separado sus recomendaciones para permitir que se logren oportunamente las mejoras ASBU³. La OACI debería seguir fomentando la implantación de otras mejoras operacionales con beneficios ambientales y proporcionando orientación.

3.4 **Combustibles alternativos sostenibles**

3.4.1 Los combustibles alternativos sostenibles para reactores con más bajos ciclos de vida de las emisiones deberían contribuir a la reducción del ciclo de vida neto de las emisiones de CO₂ de la aviación, pero todavía no es posible determinar el alcance de su eficacia. Actualmente el precio de los combustibles alternativos es bastante más alto que el del combustible convencional para reactores y la disponibilidad de biomasa sostenible para la aviación es limitada, por lo que subsisten importantes incertidumbres respecto su potencial a largo plazo en el mercado. Además, aún no se han examinado en los actuales planes de criterios y certificación todos los aspectos de sostenibilidad de los combustibles alternativos de aviación. En particular, deben examinarse repercusiones indirectas como el cambio posible de la utilización de los terrenos debido a la producción de biomasa y su efecto en el mercado mundial de alimentos.

3.4.2 La investigación sobre biocombustibles de aviación en Europa se considera como elemento clave de la visión “Flightpath 2050” para investigación sobre aviación. Cabe señalar entre las iniciativas europeas en curso el proyecto ITAKA de la CE y “European Advanced Biofuels Flightpath 2020”. Esta última iniciativa está encaminada a alcanzar en 2020 una producción anual sostenible de dos millones de toneladas de biocombustible, lo que equivale a cerca del 1% del consumo previsto de queroseno por la aviación internacional mundial en dicho año.

3.4.3 La OACI debe desempeñar un papel respecto a los combustibles alternativos sostenibles, en particular recopilando información, fomentando la aplicación de criterios válidos de sostenibilidad, facilitando convergencia política respecto a mecanismos para asegurar la sostenibilidad de los combustibles y tener en cuenta los beneficios en materia de ciclo de vida de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y participando en foros internacionales sobre combustibles alternativos.

3.5 **Medidas de mercado**

3.5.1 Las MBM son indispensables para que la aviación internacional atenúe sus emisiones de manera económica. Las demás medidas existentes, aun tomadas juntas, no permitirán que se logre el nivel de reducción de emisiones que se necesita en un plazo suficientemente corto y económicamente.

³ Véanse las notas A38-WP/79, TE/14 – *Prioridades del programa de trabajo* y A38-WP/81, TE/16 – *Plan mundial de navegación aérea (GANP)*.

3.5.2 Se ha progresado al respecto desde que la Asamblea de 2001 reconoció que las MBM constituirían un medio económico de atenuar las emisiones de la aviación y que el Consejo de la OACI reconoció (C-197) que las MBM mundiales eran técnicamente posibles. Es muy positivo el apoyo de la industria de aviación mundial y organizaciones de la sociedad civil a la adopción de una MBM mundial.

3.5.3 La Asamblea debería convenir en una MBM mundial aplicable en 2020 y adoptar un programa y calendario de trabajo para finalizarla en el 38º período de sesiones de la Asamblea de la OACI. Dicho programa debería consistir en un conjunto de tareas a fin de presentar los principales elementos técnicos al 39º período de sesiones de la Asamblea para su adopción, incluidos medios para tener en cuenta las circunstancias especiales y capacidades respectivas de los Estados, evitando la discriminación entre explotadores de aeronaves y minimizando los riesgos de distorsión del mercado.

3.5.4 En el período anterior a la implantación de una MBM mundial, las MBM nacionales y regionales pueden permitir reducciones económicas de las emisiones. Europa considera valioso establecer un marco propicio para las MBM, según lo solicitado en la Resolución A37-19 de la Asamblea.

4. ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO

4.1 Las repercusiones del cambio climático plantean un riesgo operacional y financiero al propio sector de aviación mundial. Europa apoya la labor del Grupo sobre impactos y ciencia de la OACI para comprender mejor dicho riesgo y la manera de tratarlo y difundir información en consecuencia.

5. PLANES DE ACCIÓN DE LOS ESTADOS

5.1 Constituye un hecho positivo la invitación formulada en la Resolución A37-19 a los Estados para que presentaran a la OACI planes de acción, incluidas sus políticas y medidas. Presentaron sus planes 36 Estados europeos, aunque sólo nueve de ellos se sitúan por encima del respectivo umbral.

5.2 Debería recibir apoyo la creación de asociaciones entre Estados para elaborar planes de acción, como las establecidas entre algunos Estados miembros de CEAC. Deberían tomarse medidas especiales para movilizar apoyo financiero y técnico para los países en desarrollo dispuestos a elaborar planes de acción. El mecanismo de presentación debería mantenerse simple permitiendo que un mayor número de Estados elabore planes de acción.

5.3 Debe mejorarse la notificación de las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible por los Estados para seguir mejor el progreso hacia el logro de las metas mundiales, de preferencia utilizando datos y métodos existentes, incluidos lo notificado a otras entidades como CMNUCC. Por ahora, debería mantenerse como opcional la previsión del efecto de una medida para reducir las emisiones.

6. CONCLUSIÓN

6.1 Europa se compromete plenamente a progresar respecto a la aviación internacional y el cambio climático durante el 38º período de sesiones de la Asamblea de la OACI. Esta cuestión constituye el reto estratégico clave a largo plazo que el sector enfrenta y que debe resolverse. No bastarán por sí solas las medidas operacionales y técnicas, ni medidas nacionales y regionales: se necesita un enfoque *mundial* que abarque medidas de mercado. La industria de la aviación también comparte esta opinión y la OACI debería desempeñar un papel central en la elaboración de ese marco mundial. Europa desea que se logre en la presente Asamblea un acuerdo sobre medidas internacionales significativas y desea colaborar para ello con sus socios internacionales.