



ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 17: Protección del medio ambiente

**EXPECTATIVAS Y OBJETIVOS DEL 38º PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA
RELACIONADOS CON LA AVIACIÓN INTERNACIONAL Y EL CAMBIO CLIMÁTICO —
PERSPECTIVA DEL REINO DE ARABIA SAUDITA**

(Nota presentada por el Reino de Arabia Saudita)

RESUMEN

La cuestión del impacto de la aviación internacional en el clima sigue siendo una de las prioridades de la OACI y de su Secretaría. A pesar del trabajo constante sobre este tema desde la conclusión del 37º período de sesiones de la Asamblea, no se han tomado decisiones respecto de la cuestión de la aviación internacional y el cambio climático que ayuden a adoptar una resolución durante el 38º período de sesiones de la Asamblea.

Desde la adopción de la Resolución A37-19 de la Asamblea “*Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático*”, se han estudiado opciones en el ámbito de la política general para limitar el impacto de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medio ambiente. Se elaboraron propuestas de solución que incluían medidas técnicas, operacionales y económicas, tomando nota del impacto de dichas medidas en los países en desarrollo y desarrollados. Pero las opiniones y propuestas de los Estados han sido variadas, y esto también impidió la concertación de un acuerdo mundial colectivo.

Por tratarse de un problema mundial, la solución también debe ser mundial. Todas las partes interesadas deberían cooperar con la OACI para llegar a una decisión unificada y alcanzar las metas ambientales de la OACI. Se debería enfatizar la necesidad de evitar medidas unilaterales y atenuar el impacto que cualquier solución tuviera en el tráfico aéreo de los países en desarrollo.

En esta nota de estudio, se analiza la perspectiva del Reino de Arabia Saudita con respecto a las cuestiones relativas a la aviación internacional y el cambio climático.

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

- analizar la información contenida en la presente; y
- tomar en consideración la postura del Reino de Arabia Saudita que figura en el párrafo 5.1 de esta nota de estudio.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	La presente nota de estudio se enmarca en el Objetivo estratégico C — <i>Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se requieren recursos adicionales.
<i>Referencias:</i>	<i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 8 de octubre de 2010) (Doc 9958)</i>

¹ La versión en árabe fue proporcionada por el Reino de Arabia Saudita.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El impacto de la aviación internacional en el medio ambiente es una de las cuestiones más importantes que se debaten en la OACI. Asimismo, la protección del medio ambiente es uno de los objetivos estratégicos de la OACI y una responsabilidad de todas las partes interesadas.

1.2 Durante las dos últimas décadas, la cuestión ha recibido especial atención, aunque las emisiones de la aviación internacional representen un bajo porcentaje de los gases liberados a la atmósfera (2% de todas las emisiones). No obstante, existe el temor de que ese porcentaje aumente en el futuro, con el desarrollo continuo de la aviación. En los debates que tuvieron lugar en las reuniones, se ha subrayado la necesidad de encontrar los mejores mecanismos para reducir, tanto como sea posible, el impacto de las emisiones de la aviación internacional en el clima.

1.3 La canasta de medidas propuestas para resolver el problema incluyen medidas técnicas, operacionales y económicas. Las medidas técnicas incluyen mejoras en el rendimiento de los motores, de modo de generar la misma cantidad de energía con menos combustible. Las medidas operacionales incluyen medidas de gestión del tránsito aéreo, como los vuelos con trayectorias más cortas o la reducción de la masa de las aeronaves. Las medidas económicas incluyen medidas basadas en criterios de mercado, como el sistema de comercio de derechos de emisión.

1.4 Las medidas basadas en criterios de mercado han sido objeto de debate, y varios Estados expresaron reservas en cuanto a sus condiciones y potencial. En ese sentido, en diversas reuniones y sesiones del Consejo, se analizaron en general las medidas propuestas en esa “canasta de medidas”, con especial atención en las medidas basadas en criterios de mercado.

2. ANÁLISIS

2.1 Siguiendo las recomendaciones del 36º período de sesiones de la Asamblea, en 2007, el Consejo de la OACI creó un grupo de expertos en aviación internacional y cambio climático con el mandato de sentar las bases de un programa de trabajo serio sobre la aviación y el cambio climático, que debía presentar sus recomendaciones al Consejo. Entre los resultados más importantes del trabajo del grupo se destacan sus recomendaciones de evitar la duplicación de medidas para resolver el mismo problema y la necesidad de elaborar un marco general de medidas basadas en criterios de mercado.

2.2 Consiguientemente, la Asamblea adoptó en 2010 la Resolución A37-19, que recomendaba la elaboración de un marco mundial para las medidas basadas en criterios de mercado, de acuerdo con las orientaciones adjuntas a la resolución, que debían estudiarse en detalle para el 38º período de sesiones de la Asamblea.

2.3 Desde entonces, la cuestión se ha analizado tanto en las sesiones del Consejo de la OACI como en las de su Comité de transporte aéreo. Durante su 197º período de sesiones, en noviembre de 2012, el Consejo recomendó la creación de un grupo de expertos de alto nivel conformado por altos funcionarios de gobierno, que podían ser designados por sus administraciones, para preparar recomendaciones sobre políticas generales y someterlas a la consideración del Consejo, de conformidad con la Resolución A37-19. El objetivo era preparar una propuesta de Resolución de la Asamblea que se sometería a la consideración del Consejo, órgano que a su vez la presentaría luego al 38º período de sesiones de la Asamblea.

2.4 El Grupo de alto nivel se reunió tres veces: en diciembre de 2012, en enero/febrero de 2013 y en marzo de 2013. En la última reunión, los miembros del grupo formularon comentarios respecto de un proyecto de resolución que se presentaría al 38º período de sesiones de la Asamblea, tanto sobre las propuestas relativas a las medidas basadas en criterios de mercado como a la parte del texto que no hacía referencia a dichas medidas. Dicho documento sirvió de punto de partida de todas las deliberaciones del Consejo posteriores a la reunión. Subsisten muchas diferencias de opinión respecto de algunos puntos de la resolución.

3. DESAFÍOS

3.1 La cuestión de la relación entre la aviación internacional y el cambio climático requiere mucha investigación y estudio. Debería tratarse en el contexto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC). Por consiguiente, cabe recordar que no será fácil llegar a un acuerdo en la OACI con respecto a un tema que no ha sido aprobado en las Naciones Unidas. Todavía no se ha alcanzado un acuerdo en las Naciones Unidas sobre cómo abordar la cuestión de las emisiones de dióxido de carbono resultantes del transporte aéreo y marino.

3.2 Las medidas unilaterales harán que la misión sea más difícil y complicada, ya que resultarán afectados los intereses de otros países y, eventualmente, el sector del transporte aéreo en su conjunto.

3.3 No habrá solución que satisfaga a todos los países mientras los Estados en desarrollo tengan que afrontar las consecuencias de la responsabilidad histórica que les cabe a los Estados desarrollados respecto del impacto de la aviación internacional en el clima.

3.4 Las condiciones y la capacidad de los Estados difieren, y las diferencias tendrán incidencia en el posible aporte de cada Estado para resolver el problema del cambio climático.

3.5 Las metas a las que se aspira y el uso de combustibles alternativos sostenibles, así como las medidas basadas en criterios de mercado que se mencionan en la Resolución A37-19, forman parte de una canasta de medidas. Poner el énfasis en estas medidas y no en las otras medidas técnicas y operacionales comprometerá la adopción de una resolución unificada.

4. CONCLUSIÓN

4.1 En reconocimiento de la importante función de la aviación civil en el progreso económico, el acceso a los mercados mundiales y la comunicación con los pueblos del mundo, especialmente para los Estados en desarrollo, así como el papel de la aviación civil en el desarrollo sostenibles de dichos Estados, el Reino de Arabia Saudita es consciente de la cuestión de la aviación internacional y el cambio climático, a la que da gran importancia. El Reino de Arabia Saudita espera que se llegue a un acuerdo colectivo por medio de la OACI en el marco de la CMNUCC, que tenga en cuenta el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y la responsabilidad histórica de los Estados.

4.2 El Reino de Arabia Saudita considera que los Estados o regiones no deberían tomar decisiones individuales cuyo impacto afecte los intereses de otros Estados sin que haya un previo acuerdo mutuo entre ellos. Las medidas que se tomen deberían tener en cuenta el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas, así como las circunstancias especiales y diferenciadas de los Estados y el principio de no discriminación. Tal acuerdo debería ser aplicable en forma bilateral y colectiva, y debería tener en cuenta las necesidades de los Estados en desarrollo y de los Estados de zonas remotas.

4.3 El Reino de Arabia Saudita, como muchos otros Estados en desarrollo, procura alcanzar un progreso continuo en el transporte aéreo para equilibrar su crecimiento económico con su crecimiento demográfico. Se prevé que el transporte en el Reino de Arabia Saudita alcanzará en 2020 un volumen superior al doble del correspondiente a 2005. Por consiguiente, el Reino de Arabia Saudita espera tener la misma oportunidad que los Estados desarrollados de alcanzar el nivel de desarrollo deseado, y que los demás Estados en desarrollo también gocen de la misma oportunidad.

5. MEDIDAS RECOMENDADAS A LA ASAMBLEA

5.1 A la luz de lo que antecede, se invita a la Asamblea a tomar en cuenta la postura del Reino de Arabia Saudita con respecto a la aviación civil internacional y el cambio climático. La postura puede resumirse como sigue:

- a) instar a que se estudie la identificación y elaboración de mecanismos para facilitar la provisión de asistencia técnica y financiera a los países en desarrollo y facilitar su acceso a recursos financieros, tecnológicos y de creación de capacidad, tanto actuales como futuros, así como a las medidas de mitigación del impacto ambiental, para aplicar colectivamente los esfuerzos cooperativos de la OACI y los Estados;
- b) instar a que se estudien ideas innovadoras respecto de fuentes de financiación para cubrir el costo de las medidas de adaptación y la transferencia de tecnología sin recurrir a la imposición de tasas o impuestos al consumo de combustible de aviación;
- c) instar a que se ponga énfasis en medidas más eficaces para reducir las emisiones, distintas de las medidas basadas en criterios de mercado. Entre ellas, se incluyen las medidas operacionales tales como la gestión del tránsito aéreo, la modernización de las flotas y las mejoras en los sistemas de navegación aérea, puesto que existe acuerdo unánime respecto de tales medidas;
- d) la Secretaría debería realizar más estudios para evaluar el impacto económico que tendrían las medidas basadas en criterios de mercado en los Estados en desarrollo y de zonas remotas, como se indica en la cláusula 18 de la Resolución A37-19 de la Asamblea; y
- e) con respecto a las metas a las que se aspira, en cualquier decisión que se tome se debería prestar atención a las circunstancias, capacidad y contribución de cada uno de los Estados en desarrollo y desarrollados a la concentración en la atmósfera de emisiones de gases de efecto invernadero atribuibles a la aviación. Son esos elementos los que determinan de qué manera contribuyen los Estados al cumplimiento de las metas a las que se aspira.