

**REPRESENTATION OF ARGENTINA  
ON THE COUNCIL OF THE  
INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION**

999 University Street, Suite 15.20  
Montreal, Quebec H3C 5J9

Tel.: (514) 954 8250  
Fax: (514) 954 5732  
E-mail: [argentina@icao.int](mailto:argentina@icao.int)

Montreal, 17 de noviembre de 2010.

**DECLARACIÓN DE RESERVA DE LA REPÚBLICA ARGENTINA EN RELACIÓN A LA  
RESOLUCIÓN A37-17/2 - DECLARACIÓN CONSOLIDADA DE LAS POLÍTICAS Y  
PRÁCTICAS PERMANENTES DE LA OACI RELATIVAS A LA PROTECCIÓN DEL MEDIO  
AMBIENTE - CAMBIO CLIMÁTICO**

Sr. Secretario General

De mi mayor consideración

La República Argentina reconoce la importancia crítica de abordar el cambio climático y, por ende, reconoce la necesidad de esforzarse para encontrar formas y medios que permitan limitar o reducir el impacto de la emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes de la aviación civil internacional en el clima mundial. Así mismo la República Argentina reconoce los principios y disposiciones sobre las responsabilidades comunes pero diferenciadas y las capacidades respectivas, y el hecho que los países desarrollados tomen la iniciativa dentro del Protocolo de Kyoto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC). Reconoce también los principios de no discriminación y de igualdad, así como la equidad de oportunidades para el desarrollo de la aviación civil internacional establecidos en el Convenio de Chicago.

La República Argentina está de acuerdo en proseguir una estrategia consolidando esfuerzos destinados a alcanzar las metas mundiales a las que se aspira, en lo que respecta a la contribución del sector de la aviación internacional a enfrentar el desafío mundial de resolver el problema de las emisiones de gases de efecto de invernadero (GEI). Estas metas deberían basarse en un examen exhaustivo de la mejor tecnología disponible, las mejores

AS37 ARG 226-10/10

prácticas operacionales aceptadas y toda otra medida que contribuya en la reducción de las emisiones de gases de efecto de invernadero (GEI).

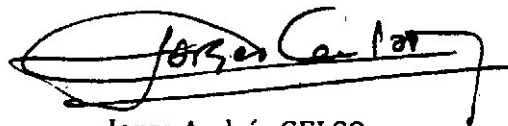
Durante la 37ª Sesión de la Asamblea de la OACI, la República Argentina adhirió a la posición de la República de Cuba cuando expresó su posición con respecto al cambio climático en la nota de estudio A37-WP/271 (Revisión 1), nota que fue presentada en nombre y con el apoyo explícito de los 21 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC).

La República Argentina es consciente de las dificultades que existieron durante la 37ª Sesión de la Asamblea de la OACI, así como en reuniones especializadas previas, en obtener un consenso general que satisfaga los principios mencionados anteriormente y hace votos para que en las próximas deliberaciones del Consejo de la OACI se logre el consenso necesario, para lo cual la Representación Argentina tratará de apoyar todas las iniciativas orientadas a encontrar una solución viable y satisfactoria común.

En base a lo expuesto anteriormente y como resultado de la Resolución 17/2 – Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente – Cambio climático, la República Argentina pudo notar las diferentes reservas formuladas por varios Estados miembros y que su contenido no alcanzó el nivel de consenso deseado; por ende hace suya la “Declaración de Cuba” (Apéndice A) leída el 8 de octubre del 2010 en la Sesión Plenaria de la Asamblea donde queda fundamentada la reserva de la República Argentina en los párrafos 6, 12, 14, 15 y 16 de la Resolución A37-17/2, declaración que adjuntamos y que forma parte del texto de esta nota. Asimismo, tal como indicado en la “Declaración de Cuba” la misma está correlacionada con la “Declaración de Argentina” (Apéndice B) que fue leída el día 8 de octubre en la 8ª Sesión del Comité Ejecutivo en representación de Argentina, Brasil, China, Cuba, India y Arabia Saudita, y cuya copia también se adjunta a esta nota. Tal como indicado en las declaraciones mencionadas nos permitimos señalar que los aspectos relacionados con el crecimiento neutro de carbono, las denominadas MBM y las excepciones deminimis sean referidas al Consejo de la OACI para su ulterior informe a la 38ª Asamblea de la OACI.

Se transmite esta información de manera que quede registrada la Reserva mencionada en el documento que contenga las Resoluciones vigentes de la 37ª Sesión de la Asamblea de la OACI (Adjunto A) y el texto de las declaraciones mencionadas en los Informes y Actas de la 37ª Sesión de la Asamblea (Comité Ejecutivo y Plenaria).

Sin otro particular y agradeciendo la atención que le proporcione a este nuestro pedido, aprovecho la oportunidad para saludar al Sr. Secretario General con mi mayor consideración y estima.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jorge Andrés GELSO', written over a horizontal line.

Jorge Andrés GELSO  
Representante de Argentina en el Consejo de la OACI

Adjuntos: Apéndices A y B

**Declaración del Jefe de la Delegación de la República de Cuba efectuada en la Sesión Plenaria de la 37ª Asamblea de la OACI el viernes 8 de octubre de 2010**

"CUBA: Muchas gracias, señor Presidente.

Como ustedes conocen, señor Presidente y distinguidos delegados, nuestro país ha prestado especial atención al tema relacionado con el cambio climático. Cuba ha apoyado y apoya el papel de liderazgo de la OACI en encauzar lo relacionado a las emisiones de la aviación civil internacional, y valoramos altamente su trabajo y su dirección al frente del Grupo informal de trabajo.

Muchos de nuestros Estados aquí presentes somos miembros del Convenio Marco de Naciones Unidas sobre Cambio Climático y, en consecuencia, tenemos obligaciones y derechos que respetar en este contexto. Ahí se reconocen las grandes contribuciones a las emisiones globales de gases de efecto invernadero que han sido originadas históricamente por los países desarrollados y, a partir de ello, la protección del medio ambiente, como se considero entonces y ahora, que debe ser sobre las bases de la equidad y bajo el principio de las responsabilidades comunes pero diferenciadas de los Estados, las llamadas CBDR.

Hemos analizado que hemos realmente hecho pasos significativos a partir de la Resolución aprobada en la Asamblea 36 y, si bien es cierto que algunos puntos como los reflejados en la Asamblea relacionados con el comercio de derechos de emisiones y cito que en aquella Resolución se planteaba "que se instaba a los Estados contratantes a no implantar un sistema de comercio de derechos de emisión aplicable a los explotadores de aeronaves de otros Estados contratantes excepto mediante el mutuo consentimiento entre esos Estados", si bien es cierto que en esta propuesta de Resolución no aparece este texto, de todas formas consideramos que se han realizado avances que no podemos perder.

Sobre esta base de los avances logrados y teniendo en cuenta que se ha dificultado el consenso en algunos de estos aspectos, hemos considerado, los países que hicimos la propuesta leída por Argentina donde se incluye India, Arabia Saudita, Brasil, Cuba y otros Estados, que deberíamos tener determinada flexibilidad con vistas a que, precisamente, no perdiéramos lo logrado hasta ahora y que pudiéramos seguir trabajando en este contexto.

Estos países que firmamos esta Resolución, repito: Argentina, Brasil, China, Arabia Saudita, la India, Cuba y otros que se nos han adherido, consideramos que debemos hacer reservas en lo relacionado con los párrafos 6, 12, 14, 15 y 16 de la Resolución.

Ahora bien, pensamos que en aras de poder llegar a un consenso y poder seguir adelante, podríamos reflejar estas reservas y que se tengan en cuenta en las minutas, en los reportes de este punto Agenda 17 en nuestra Asamblea y, una vez reflejadas, proponemos a la Asamblea que se resuelva, se tome la decisión, de que los temas referidos al crecimiento neutro de carbón, las MBM, los *deminimis*, las excepciones de *deminimis*, se refieran al Consejo de la OACI para un trabajo posterior lo antes posible, con vistas a que haya un informe a la 38 Sesión de la Asamblea para su consideración. Es decir, para reiterar, señor Presidente, nuestra posición, estaríamos en la propuesta producto de todas las conversaciones y todas las discusiones que hemos sostenido, de que aparezcan en el reporte de la Agenda del punto 17 de esta Asamblea las reservas de los países Argentina, Brasil, China, Arabia Saudita, la India y otros que se nos unieron en este propósito, referidas a los párrafos 6, 12, 14, 15 y 16. Y que tomemos la decisión, a nombre de la Asamblea, de que los temas referidos al crecimiento neutro del carbón, los MBM, las excepciones de *deminimis*, sean referidas o trasladadas al Consejo de la OACI para su trabajo posterior lo mas pronto posible, a la brevedad posible, y que se informe sobre esto a la 38 Sesión de la Asamblea, para su consideración.

Sobre esta base, podríamos unirnos y acompañar la Resolución 17/2 tal y como está reflejada en la nota de estudio N° 402. Muchas gracias.

**PRESIDENTE:** Muchas gracias, Cuba. Si bien lo entendí, usted está hablando en nombre de los países que han tomado la palabra anteriormente y estaría de acuerdo en que tomemos en consideración su reserva sobre los puntos que ha mencionado.

**CUBA:** Reservas en relación a los párrafos 6, 12, 14, 15 y 16. Y nuestra propuesta de que se tome el acuerdo por la Asamblea, de que los temas referidos al crecimiento neutro de carbón, los MBM, la excepción *deminimis*, sean referidas al Consejo de la OACI para el trabajo ulterior a la brevedad posible y para su informe sobre los avances en este sentido, en el 38 periodo de sesiones de la Asamblea.

**PRESIDENTE:** Muchas gracias, Cuba, Argentina y todos los países que han apoyado lo expresado. Tomamos nota de dichas observaciones y de su reserva.

## Apéndice B

### **Declaración del Jefe de la Delegación de la República Argentina y Representante de Argentina ante el Consejo de la OACI, Sr. Jorge A. Gelso, efectuada en la octava Sesión Plenaria del Comité Ejecutivo el viernes 8 de octubre de 2010 en el Salón de la Asamblea de la OACI**

Gracias Sr. Presidente.

Varias delegaciones de los Estados aquí presentes en esta Asamblea no estamos en condición de dar nuestro consenso al proyecto de Resolución de Asamblea 17/2, por lo que entendemos que la nota WP/402 y su contenido no puede ser adoptado por este Comité Ejecutivo y por ende por el Plenario de la Asamblea. Pido al Sr. Presidente del Comité Ejecutivo que incluya en las actas del Comité Ejecutivo y de la Asamblea la siguiente declaración, la que voy a leer en inglés en atención a las Delegaciones presentes que la suscriben.

Gracias, Sr. presidente.

Se me ha encargado esta onerosa tarea de tomar la palabra en nombre de los Estados en desarrollo representados por China, India, Brasil, Arabia Saudita, Cuba, Libia y otros que constituyen casi la mitad de la población mundial.

Durante el último año, el Presidente del Consejo de la OACI, junto con la Secretaría y los Estados miembros, han trabajado sin descanso y han hecho todo lo posible por avanzar a partir de las resoluciones muy progresivas de la Reunión de alto nivel, adoptadas en octubre de 2009. A pesar de nuestras mejores intenciones, no nos fue posible llegar a un consenso ni en el Grupo de Directores Generales de Aviación Civil (DGCA), ni el Consejo de la OACI o el grupo oficioso constituido en esta Asamblea.

En nombre de nuestro grupo de Estados, quisiera solicitar al Comité Ejecutivo que considerara lo siguiente:

- a) cualquier orden mundial creado para satisfacer las ambiciones de un grupo de Estados, que no cuente con el respaldo de un gran número de países en desarrollo, que constituyen casi la mitad de la población mundial, sería una tarea estéril;
- b) la OACI cuenta con una rica tradición de lograr consenso sobre cuestiones importantes; no deberíamos alejarnos de dicho modo de proceder; y
- c) los Estados miembros que comparten opiniones diferentes deberían considerar el llamamiento de nuestro grupo. No estamos aquí para obstruir el progreso de las negociaciones sobre cambio climático. Estamos dispuestos a apoyar activamente y, a este respecto, hasta ahora hemos logrado un medio ambiente de mejor calidad y más limpio en comparación con los países desarrollados. ¿Por qué grandes países en desarrollo, como China, Brasil, India y otros, tienen dificultad en aceptar esta declaración en su forma actual? Es porque no queremos sellar el destino de nuestra futura generación ni privarla de los beneficios económicos de la aviación debido a un problema creado únicamente por los países desarrollados. Quisiéramos que nuestras futuras generaciones gozaran de los beneficios del desarrollo al igual que ciertos países desarrollados. Debemos hallar soluciones más innovadoras al problema del cambio climático más bien que limitar nuestro crecimiento.

Sr. presidente: nos hallamos en la obligación de expresar nuestra reserva sobre la propuesta de proyecto de Resolución 17/2 en su forma actual. Voy a destacar los puntos de la postura común de nuestro grupo para que se examinen en el Comité Ejecutivo y luego en la plenaria y quisiéramos solicitar a la Asamblea que esto constara en las actas.

Basándose en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), se reconoce ampliamente y se conviene en que:

- La mayor porción de las emisiones mundiales pasadas y actuales de gases de efecto invernadero (GEI) ha tenido su origen en países desarrollados.
- El sistema climático debería protegerse en condiciones equitativas y de conformidad con responsabilidades comunes pero diferenciadas (RCPD).

Además,

- Apoyamos que la OACI asuma un papel de liderazgo para abordar las emisiones producidas por la aviación internacional.
- Todos los Estados miembros de la OACI lo son también de la CMNUCC y, por ende, deben respetar los derechos y obligaciones convenidos en virtud de dicha Convención.
- Subrayamos la importancia de las RCPD y el hecho de que este principio, que se aplica también a la solución de las emisiones producidas por la aviación internacional mediante la asistencia que presta la OACI a países en desarrollo (recursos financieros, transferencia de tecnología y creación de capacidad), constituye un firme compromiso por parte de los países desarrollados y debe destacarse en el contexto de la aviación internacional.
- No debería haber un objetivo de neutralidad en carbono para los países en desarrollo dado que tendría repercusiones negativas en el crecimiento de su aviación y en su desarrollo económico. La imposición de tales objetivos a países en desarrollo contradice el principio convenido de las RCPD.
- Las medidas basadas en criterios de mercado sólo son aplicables a los países desarrollados a fin de permitirles cumplir sus compromisos.
- Los países en desarrollo se oponen a toda medida unilateral tomada por un país o grupo de países; además, todas las medidas aplicadas deben basarse en un consentimiento mutuo entre todos los Estados interesados y afectados.
- Las RCPD constituyen ya un marco bien definido para la aplicación de la excepción *de minimis* a todos los Estados en desarrollo; las medidas son obligatorias para los países desarrollados, mientras que los países en desarrollo pueden contribuir voluntariamente, a condición de recibir apoyo técnico y financiero.

En nombre de nuestro grupo, propongo el siguiente modo de proceder:

- Los países en desarrollo siguen trabajando de manera constructiva y desean lograr resultados positivos en el 37º período de sesiones de la Asamblea que reflejen los acuerdos y el progreso significativos logrados en la OACI durante el último trienio.

- La importancia de realizar estudios de viabilidad sobre objetivos más ambiciosos, incluido el crecimiento neutro en carbono y las repercusiones de tales objetivos en todos los países, especialmente los países en desarrollo, debería exponerse ante el 38º período de sesiones de la Asamblea.
- Se reitera la importancia de aprovechar el progreso significativo logrado desde el último período de sesiones de la Asamblea en el Grupo sobre la aviación internacional y el cambio climático (GIACC) y la Reunión de alto nivel sobre la aviación internacional y el cambio climático (HLM-ENV).
- Debería reconocerse claramente la importancia de establecer un mecanismo para proporcionar asistencia a los países en desarrollo (asistencia financiera y técnica y creación de capacidad).
- El consenso constituye la base de nuestra labor. La presentación de propuestas que no respeten los acuerdos internacionales y no se apoyen en un consenso en la Asamblea de la OACI carece de eficacia y sólo socavaría los esfuerzos de la OACI por desempeñar un papel de liderazgo al respecto.
- Las cuestiones como un objetivo de neutralidad en carbono (CNG) y medidas basadas en criterios de mercado (MBM) son objeto de análisis en la Conferencia de las Partes (COP) de la CMNUCC. Podríamos esperar la evolución de este asunto antes de proceder aquí en la OACI.

Para concluir mi declaración, invitaría sinceramente a todos los Estados a convenir en convertir los acuerdos adoptados unánimemente en la Reunión de alto nivel sobre la aviación internacional y el cambio climático (HLM-ENV) como Resolución de la Asamblea y comprometerse firmemente a trabajar para lograr consenso sobre otras cuestiones y presentar dicha resolución al próximo período de sesiones de la Asamblea en 2013.



**Delegación permanente del Brasil ante la  
Organización de Aviación Civil Internacional**

Comunicación núm. 337/BASILICAO

Montreal, 22 de noviembre de 2010

Sr. Raymond Benjamin  
Secretario General de la OACI  
Oficina 12.15

Estimado Sr. Secretario General:

Me dirijo a usted en relación con el 37º período de sesiones de la Asamblea y su Resolución A37-17/2: “Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático”. Como recordará, el Brasil emprendió las deliberaciones sobre ese tema de manera constructiva, lo que tenemos la intención de mantener en las futuras conversaciones al respecto, y adoptó una postura muy clara sobre la necesidad de asegurarse de que todas las decisiones adoptadas en el contexto de la OACI se armonicen con la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) y los principios rectores del régimen multilateral sobre el clima, especialmente las disposiciones sobre “responsabilidades comunes pero diferenciadas y capacidades respectivas”.

Dado que el texto final de la mencionada resolución no respondió plenamente a las preocupaciones de mi país, se presentó una reserva respecto a sus párrafos 6, 12, 14, 15 y 16 junto con Argentina, Cuba, India, Arabia Saudita y otros. A este respecto, quisiera reiterar la postura indicada en las declaraciones formuladas entonces por las delegaciones de Argentina y Cuba, que se adjuntan como referencia, y solicito respetuosamente que la reserva del Brasil se incluya en las actas de la Asamblea, así como en todos los demás documentos pertinentes de la OACI.

Mi delegación está dispuesta a seguir contribuyendo a estas arduas deliberaciones.

Le ruego acepte mi mayor consideración y aprecio.

RAYMUNDO SANTOS ROCHA MAGNO  
Embajador  
Representante permanente del Brasil ante la OACI

## **Reserva presentada por Australia respecto a la Resolución A37/17/2 sobre la aviación internacional y el cambio climático**

“Australia no acepta los párrafos 6 y 15 de la Resolución 17/2 adoptada por el 37º período de sesiones de la Asamblea el 8 de octubre y rechaza toda obligación al respecto. Australia apoya la implantación de la estrategia respaldada por todos los Estados miembros de la OACI que participaron en la Reunión de alto nivel (HLM-ENV) celebrada en octubre de 2009. La HLM-ENV apoyó el programa de acción elaborado por el Grupo sobre la aviación internacional y el cambio climático (GIACC). Un elemento importante del programa de acción del GIACC consiste en que todos los Estados contribuirían en la medida de sus posibilidades a los esfuerzos por hacer frente a las repercusiones, en el cambio climático, de las emisiones de gases de efecto de invernadero producidas por las operaciones de aviación internacional, con la posibilidad de que cada Estado determine las medidas que adoptará teniendo en cuenta sus circunstancias particulares.

El párrafo 6 es incompatible con el programa de acción del GIACC porque su apartado c) introduce una distinción entre Estados desarrollados y en desarrollo respecto a los resultados que se esperan. Aunque puede preverse que algunos Estados logren obtener mejores resultados que otros para reducir o limitar las emisiones producidas por las actividades de la aviación internacional, las respectivas contribuciones deberían determinarse según las circunstancias de cada Estado y su capacidad razonable de contribuir, más bien que basándose en una distinción entre Estados desarrollados y en desarrollo.

En el párrafo 15 de la Resolución 17/2 se prevé que todo transportista de un Estado cuyo sector de aviación internacional represente menos del 1% del tráfico mundial total por tonelada-kilómetro de pago quedaría eximido de toda medida basada en criterios de mercado establecida a nivel nacional, regional o mundial. Se eximiría así a transportistas de Estados importantes en la esfera de la aviación, no sólo de Estados cuyas actividades de aviación internacional sean menos significativas. Se eximiría a transportistas que son competidores significativos en numerosas rutas internacionales, lo que daría lugar a una distorsión importante en el mercado y la liberación de carbono. El establecimiento de tan elevado umbral para el llamado “enfoque *de minimis*” y toda ampliación de dicho enfoque a la aplicación de medidas basadas en criterios de mercado no han sido objeto de un verdadero análisis y podrían minar la eficacia del programa de acción del GIACC”.

**Transcripción de la declaración de reserva de Bélgica en nombre de la Unión Europea (UE),  
sus 27 Estados miembros y los 17 otros Estados miembros de la  
Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) respecto a la Resolución A37-17/2:  
Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI  
relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático**

La Unión Europea (UE), sus 27 Estados miembros y los 17 otros Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) apoyan un enfoque global para reducir las emisiones de la aviación, abarcando el progreso en materia de tecnología y normas, medidas operacionales y medidas basadas en criterios de mercado. Consideramos que es necesario tratar de lograr dicho enfoque global dado que, como lo confirma el cuarto informe de evaluación del IPCC, ninguna de dichas medidas tendrá efecto suficiente en las emisiones de la aviación si se aplica de manera aislada.

Los 44 Estados europeos acogen con satisfacción la adopción de la Resolución A37-17/2 por el 37º período de sesiones de la Asamblea como un progreso respecto a la Resolución A36-22 a la que reemplaza. También toman nota de que no se ha logrado consenso respecto a varios aspectos importantes. Además, un gran número de Estados indicó su intención de presentar reservas sobre partes de la resolución. Esto destaca la necesidad de proseguir las deliberaciones sobre la mitigación de las repercusiones de la aviación en el clima a nivel mundial.

Los 44 Estados europeos se alegran de que se reconozca en la resolución que la misma no establece un precedente respecto a los resultados de las negociaciones en el marco de la CMNUCC y su Protocolo de Kyoto, ni constituye un prejuicio sobre dichos resultados ni representa la postura de las partes respecto a la CMNUCC y su Protocolo de Kyoto. También se felicitan de que en la resolución se reconoce que algunos Estados podrían tomar medidas más ambiciosas antes de 2020. La aviación contribuye a los compromisos de la UE de reducir los gases de efecto invernadero al incluirse en la meta común a toda la UE de reducir las emisiones en un 20% en 2020 en comparación con los niveles de 1990. A partir del 1 de enero de 2012, las emisiones de dióxido de carbono de las líneas aéreas se incluyen en el sistema de comercio de derechos de emisión de la UE, que será aplicado por 30 Estados europeos.

Los Estados europeos han registrado reservas respecto a cuatro elementos de la resolución, en relación con los párrafos 6, 14, 15 y 17. Pese a que la resolución no tenga carácter obligatorio, presentan dichas reservas a fin de que resulte plenamente clara su postura respecto a las expectativas sobre las negociaciones de la CMNUCC relativas al clima para establecer metas ambiciosas de reducciones mundiales de los gases de efecto invernadero y asegurar la implantación efectiva del sistema de comercio de derechos de emisión (ETS) de la UE.

En relación con el párrafo 6, los Estados europeos consideran que la meta colectiva “a la que se aspira”, cuya aplicación está prevista a partir de 2020, no es suficientemente rigurosa. Se prevé que las emisiones mundiales de la aviación internacional se situarán en 2020 alrededor del 70% por encima de los niveles de 2005, a pesar de la mejora prevista en la resolución del 2% anual en el rendimiento del combustible. Si se permite que las emisiones de la aviación alcancen su punto más elevado en 2020, esto representaría un decenio de crecimiento considerable de las emisiones y no permitiría que la aviación contribuya debidamente para alcanzar el aumento máximo de temperatura de 2° C; por ello, será necesario que las emisiones mundiales alcancen su nivel más elevado mucho antes que el año 2020. Por consiguiente, la Unión Europea ha mantenido de manera constante que el objetivo de reducción mundial de las emisiones de gases de efecto invernadero producidas por la aviación internacional debería consistir en una reducción del 10% en 2020 en comparación con los niveles de 2005. Europa mantiene su compromiso respecto a sus metas más ambiciosas para reducciones netas de las emisiones de la aviación internacional para el año 2020.

En relación con las últimas 17 palabras del apartado c) del párrafo 6, los Estados europeos no consideran que las medidas tomadas por algunos Estados antes de 2020 deberían compensar el aumento de las emisiones producidas por cualquier grupo particular de Estados, en el sentido de que las medidas tomadas por los Estados europeos justifican el hecho de que los demás no tomen ninguna medida.

En relación con el párrafo 14 sobre medidas basadas en criterios de mercado, la UE subraya que su ETS le permite tener en cuenta las medidas adoptadas por otros países respecto a vuelos que llegan a la UE con miras a eximirlos de la aplicación del sistema. Dichas exoneraciones se aplicarían a raíz de consultas con los Estados interesados; por su parte, la UE está dispuesta a emprender dichas consultas de manera constructiva a fin de lograr un acuerdo. También es importante que quede claro que de ninguna manera podrá interpretarse el párrafo 14 en el sentido de que exija que las medidas basadas en criterios de mercado se apliquen únicamente basándose en un acuerdo mutuo entre Estados. El Convenio de Chicago no contiene ninguna disposición que pueda interpretarse como imponiendo a las partes contratantes la obligación de obtener el consentimiento de otras partes contratantes antes de aplicar las medidas basadas en criterios de mercado que se mencionan en la Resolución A37-17/2 a explotadores de otros Estados respecto a servicios aéreos con destino a su territorio o procedentes del mismo o dentro del mismo. Al contrario, en el Convenio de Chicago se reconoce expresamente el derecho de cada parte contratante de aplicar de manera no discriminatoria sus propias leyes y reglamentos a las aeronaves de todos los Estados.

En relación con los párrafos 15 y 17 relativos a las disposiciones *de minimis* aplicables a todas las medidas basadas en criterios de mercado, incluidos los impuestos y gravámenes, la UE señala que su ETS contiene disposiciones *de minimis* en relación con determinados explotadores de aeronaves comerciales que no constituyen una discriminación basada en la nacionalidad, –enfoque que Europa considera como más apropiado y menos conducente a la distorsión de la competencia entre transportistas. Además, la UE señala que la modificación del alcance de dichas disposiciones exigiría que se enmiende su legislación. Si se exime a los explotadores procedentes de Estados que se sitúen por debajo de un umbral *de minimis*, se plantearían también problemas relacionados con los impuestos.

Las disposiciones *de minimis* de la manera prevista en el párrafo 15 posiblemente eximirían a las líneas aéreas de más de 160 países del alcance de todas las medidas basadas en criterios de mercado en todas las partes del mundo, inclusive respecto a vuelos dentro de Europa. Si se aplica, dicha disposición aumentaría la distorsión del mercado y el riesgo de liberación de carbono, en contradicción con el inciso g) de los principios rectores enumerados en el anexo de la Resolución A37-17/2.

Por consiguiente, Bélgica, en nombre de la Unión Europea (UE), sus 27 Estados miembros y los 17 otros Estados miembros de la CEAC registran por la presente una reserva oficial respecto a los párrafos 6, 14, 15 y 17 de la Resolución A37-17/2 y solicitan que dicha reserva conste oficialmente en el informe y las actas del 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI.

## Misión permanente del Canadá ante la Organización de Aviación Civil Internacional

Montreal, 18 de noviembre de 2010

Su Excelencia Raymond Benjamin  
Secretario General  
Organización de Aviación Civil Internacional  
« *La Maison de l'OACI* »  
Oficina 12.15

Excelencia:

Tengo el honor de dirigirme a usted en relación con la nota de estudio A37-WP/402, presentada al último período de sesiones de la Asamblea por el grupo de trabajo creado por el presidente de la Asamblea. Dicha nota de estudio se relaciona con el tema del cambio climático y contiene la Resolución 17/2.

Se adjunta la declaración formulada en la plenaria de clausura del 37º período de sesiones de la Asamblea por el Jefe de la Delegación del Canadá, que debería considerarse como confirmación por escrito de la postura del Canadá respecto a la nota A37-WP/402.

Aprovecho esta oportunidad para reiterar a su excelencia mi mayor consideración.

Lionel Alain Dupuis

Adjunto

**Declaración de reserva del Canadá  
respecto a la nota de estudio 402 (Resolución A37-17/2):  
Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI  
relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático**

El Canadá acudió a la Asamblea con la firme intención de continuar la labor positiva de la HLM de 2009 y de avanzar juntos; la necesidad de hacerlo es importante para nosotros y para la OACI, considerando el principio de no discriminación consagrado en el Convenio de Chicago y el carácter del sector de transporte aéreo internacional. Apoyamos el papel de la OACI como institución líder en materia de aviación civil y consideramos que la Organización constituye un foro apropiado para deliberar sobre el cambio climático y la aviación internacional.

La CMNUCC ha remitido a la OACI la tarea relativa a la aviación internacional y el cambio climático y debemos continuar avanzando al respecto. Consideramos que se ha logrado progreso; las cuestiones que se han analizado en el grupo de trabajo creado por el presidente son complejas y difíciles y todos los Estados han adoptado numerosos compromisos difíciles para determinar un conjunto de medidas que sean aceptables. Todos hemos adoptado compromisos encaminados a alcanzar un método global que fuese aceptable. El desafío para nosotros consiste en hallar la manera de reconciliar el mencionado conjunto con el hecho de que numerosas delegaciones han expresado inquietudes o reservas respecto a determinados párrafos. No podemos sencillamente retirar ciertos elementos para examen ulterior y suponer que el texto restante quedaría sin cambios; esto no constituye la base según la cual se emprendió la labor del grupo de trabajo encargado de redactar la nota WP/402. El Canadá considera varios elementos de la nota WP/402 como adelantos positivos; tomamos nota del compromiso de esforzarse por lograr una meta colectiva a la que se aspira a nivel mundial en el mediano plazo respecto al crecimiento neutro en carbono a partir de 2020. También tomamos nota de que ésta sería la primera vez en que se determinan principios para orientar la elaboración y aplicación de MBM; es también notable el compromiso de acelerar la labor sobre apoyo técnico y financiero para los países en desarrollo, transferencia de tecnología y creación de capacidad.

No obstante, estos elementos positivos sólo constituyen parte del conjunto y el Canadá tiene dos preocupaciones concretas; no podemos aceptar el apartado c), que figura bajo el párrafo 6 sobre la meta a mediano plazo; su redacción parece plantear una dificultad, considero, para numerosos Estados; por dicho motivo, recomendaríamos que la Asamblea considere esta nota de estudio y el progreso hasta la fecha, pero no podemos apoyar que se separen algunos elementos mientras otros se mantienen en el análisis en curso. También formularíamos una reserva respecto al párrafo 15 en que se prevé eximir de la aplicación de las MBM a los explotadores de servicios aéreos comerciales de los Estados cuya actividad esté por debajo del umbral *de minimis*. Un umbral *de minimis* concreto para los Estados en relación con las MBM nos llevaría mucho más allá que los principios generales que figuran en el anexo de la nota de estudio, hasta una aplicación muy específica. La aceptación de la cláusula afectaría a la forma de las futuras MBM; a nuestro juicio, su adopción sería prematura. La aplicación de un umbral *de minimis* a los Estados en el marco de las MBM se planteó por primera vez en las deliberaciones del presente período de sesiones de la Asamblea; consideramos que de este modo se ha dedicado un tiempo muy limitado al análisis y estudio necesarios para entender las repercusiones de este enfoque dadas las complejidades de la industria de la aviación y el riesgo y dificultades causados por una posible distorsión del mercado y la liberación de carbono. Los transportistas canadienses participan en numerosas rutas relacionadas con Estados a los que se aplicaría, según lo propuesto, el umbral *de minimis*.

Deseamos seguir participando en las deliberaciones del Consejo sobre este asunto para aclarar los conceptos; sin embargo, basándonos en las observaciones que preceden, recomendaríamos que la nota, con todas las reservas y declaraciones, se remita en totalidad al Consejo para que sea objeto de más amplias deliberaciones.

**Declaración de reserva de China respecto la Resolución A37-17/2:  
Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI  
relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático**

Respecto a la Resolución A37-17/2: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático, la Delegación de China formula la declaración siguiente:

La aviación internacional en los países en desarrollo sigue creciendo y no puede lograr el crecimiento neutro en carbono (“CNG” en el presente texto) a partir de 2020. Es injusto y poco realista exigir que los países en desarrollo se comprometan al CNG a partir de 2020.

Las emisiones pasadas y las elevadas emisiones actuales per cápita en los países desarrollados son la causa principal del cambio climático. Por consiguiente, dichos países deberían ser los primeros en reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) (incluidas las emisiones de la aviación internacional) de conformidad con las disposiciones de la *Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático* y su *Protocolo de Kyoto*. Los países desarrollados deberían alcanzar objetivos más ambiciosos que el CNG a partir de 2020 en la aviación internacional.

Desafortunadamente, los países desarrollados no están dispuestos a reconocer claramente sus obligaciones y responsabilidades en la Resolución A37-17/2. En la cláusula dispositiva 6 c) de la resolución, debería haberse utilizado una expresión clara como “los países desarrollados”, pero éstos insistieron en utilizar la expresión “algunos países”, que es más bien ambigua. Para mayor claridad, la Delegación de China considera que la expresión “algunos países” en dicha cláusula se refiere a “los países desarrollados”. Por consiguiente, estos últimos deberían tomar rápidamente medidas y disposiciones más ambiciosas y dinámicas para reducir las emisiones de su aviación internacional a fin de compensar el aumento de las emisiones acarreado por el crecimiento del transporte aéreo en los países en desarrollo. Sólo de esta manera podrá lograrse el objetivo mundial de CNG en la aviación internacional.

Respecto a la “exención *de minimis*” en la cláusula dispositiva 15 de la Resolución A37-17/2, la Delegación de China considera que el concepto de “exención *de minimis*” no se aplica a los países desarrollados. La Organización de Aviación Civil Internacional debería instar los Estados desarrollados a tomar medidas concretas para aplicar las disposiciones relativas a la “exención *de minimis*” de modo que los países en desarrollo que estén por debajo del ámbito *de minimis* puedan recibir beneficios reales más bien que un cheque sin valor alguno.

Respecto a la elaboración y aplicación de medidas basadas en criterios de mercado (MBM) en la cláusula dispositiva 14 de la Resolución A37-17/2, la Delegación de China considera que las MBM sólo pueden aplicarse basándose en acuerdo mutuo y consenso.

Por consiguiente, la Delegación de China formula por medio de la presente una reserva oficial respecto a las cláusulas dispositivas 6, 14 y 15 de la Resolución A37-17/2: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático, y solicita que la declaración que precede conste oficialmente en el informe del 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI.

## FEDERACIÓN DE RUSIA

Ref.: 435/10

Montreal, 18 de octubre de 2010

Distinguido señor:

Se le adjunta el texto de la declaración de la Federación de Rusia respecto a la Resolución A37-17/2, formulada el 8 de octubre de 2010 durante la sesión plenaria del 37° período de sesiones de la Asamblea de la OACI.

Le ruego acepte mi mayor estima.

A.A. Novgorodov  
Representante de la Federación de Rusia  
ante la OACI

Adjunto: 1 página

Sr. Raymond Benjamin  
Secretario General



**Declaración de reserva de la Federación de Rusia respecto a la Resolución A37-17/2:  
Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI  
relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático**

En vista de la ausencia de una necesidad evidente de aplicar medidas basadas en criterios de mercado antes de 2020, con miras a lograr las “metas a las que se aspira a nivel mundial” respecto a la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>, la Federación de Rusia insta a los Estados contratantes a abstenerse de aplicar unilateralmente medidas basadas en criterios de mercado.

Considerando que el principio de “no discriminación” se suprimió del texto de la resolución y que en esta última, en la forma presentada a la Asamblea par su aprobación, se toleran la “liberación de carbono” y las “distorsiones del mercado”, la Federación de Rusia no excluye la adopción de medidas apropiadas de represalia por otros Estados contratantes respecto a los explotadores de Estados contratantes que introduzcan, de manera unilateral, medidas basadas en criterios de mercado.

La Federación de Rusia se abstendrá también de aplicar el principio *de minimis* (cláusulas dispositivas 12 y 15 de la resolución) hasta que la OACI finalice la elaboración del concepto convenido relativo a la aplicación de dicho principio.

## Declaración de interpretación

Contando con un sólido compromiso respecto al progreso de la aviación internacional, Singapur acudió a esta Asamblea con el objetivo de lograr una resolución significativa sobre la aviación internacional y el cambio climático basada en un consenso. Por consiguiente, estamos dispuestos a participar en las deliberaciones y trabajar respecto a las principales cuestiones para lograr un consenso sobre un conjunto que satisfaga las necesidades y preocupaciones de todos los Estados miembros de la OACI, especialmente los países en desarrollo. Existe una evidente unanimidad de que la OACI siga desempeñando su papel de liderazgo para tratar las emisiones de la aviación internacional y el medio ambiente. Estamos también a punto de lograr una resolución basada en el consenso, salvo los cuatro párrafos que destacó el presidente de la Asamblea.

Hemos aplicado la mayor flexibilidad respecto a una disposición concreta del párrafo 15 sobre la aplicación de una exención *de minimis* en relación con las medidas basadas en criterios de mercado (MBM). Tomamos nota de que dicho párrafo será objeto de más amplias deliberaciones en el Consejo de la OACI; quisiéramos presentar nuestra interpretación de dicho párrafo, en lo que atañe a su aplicación para que el Consejo la tenga en cuenta con miras a reducir a un mínimo las distorsiones del mercado.

A nuestro juicio, una exención *de minimis* en relación con una MBM se aplicaría a los explotadores de aeronaves con una reducida actividad de aviación internacional a fin de no imponerles una carga financiera excesiva. Por consiguiente, en su aplicación, el umbral para dicha exención *de minimis* se aplicaría mejor basándose en las toneladas-kilómetros de pago (RTK) de los explotadores de aeronaves, más bien que basándose estrictamente en las RTK de los Estados. Consideramos que estas últimas únicamente reemplazan las RTK de los explotadores de aeronaves en el sentido de que los Estados con RTK muy bajas probablemente contarán con explotadores con RTK también muy bajas. A este respecto, al aplicar una exención *de minimis* a los explotadores de aeronaves, el umbral *de minimis* debería fijarse a un nivel apropiado para cubrir únicamente los explotadores de aeronaves que realmente necesitan dicha exención. Las RTK de un explotador de aeronaves, que reflejan más fielmente su participación en el mercado y su consumo de combustible, constituyen la medida más apropiada para determinar si puede eximirse a dicho explotador de la aplicación de una MBM.

**Representante de los Emiratos Árabes Unidos en el Consejo  
de la Organización de Aviación Civil Internacional**

10 de noviembre de 2010

Sr. Raymond Benjamin  
Secretario General  
Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)  
999 University Street  
Montreal, Quebec  
Canadá

**Ref.: 37º período de sesiones de la Asamblea de la OACI — Resolución 17/2 — Reserva de los EAU**

Estimado Sr. Benjamin:

El Gobierno de los Emiratos Árabes Unidos (EAU) se complace en dirigirle la presente en relación con la Resolución 17/2 “*Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático*” (Resolución 17/2), adoptada por el 37º período de sesiones de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) el viernes 8 de octubre de 2010.

Durante la última sesión de la Asamblea, la Delegación de los EAU formuló oralmente una reserva explícita respecto al párrafo 15 de la Resolución 17/2. Esto se hizo en árabe. Para mayor claridad, y a fin de evitar discrepancias de traducción, los EAU mucho apreciarían que la Secretaría de la OACI registrara su reserva oficial respecto a la Resolución 17/2 en los términos siguientes:

**“Los EAU consideran que el párrafo 15 de esta Resolución es contradictorio e incompatible con el *Convenio de Chicago*.”**

Los EAU le agradecen su atención a este asunto.

Muy atentamente,

Comandante Aysha Al Hamili  
Representante de los EAU en el Consejo de la OACI

**Representante de los Estados Unidos de América  
ante la Organización de Aviación Civil Internacional**

20 de octubre de 2010

Sr. Raymond Benjamin  
Secretario General  
Organización de Aviación Civil Internacional  
Oficina 12.15

Estimado Sr. Benjamin

Se le adjunta el documento “Declaración de reserva de los Estados Unidos de América respecto a la Resolución A37-17/2: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático”.

Si se necesita mi asistencia, le ruego comunicarse conmigo al número interno 8304.

Muy atentamente,

Duane E. Woerth  
Embajador

Adjúntase el documento mencionado

**Declaración de reserva de los Estados Unidos de América respecto a la Resolución A37-17/2:  
Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI  
relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático**

Abordar el cambio climático constituye uno de los desafíos más fundamentales a los que se enfrenta la aviación internacional. Los Estados Unidos confirman el papel esencial de la OACI en la elaboración de un enfoque colectivo mundial para tratar la contribución de la aviación internacional al cambio climático, un enfoque que permita el crecimiento duradero de la aviación internacional. Los Estados Unidos se comprometen a limitar o reducir el impacto de las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación en el clima mundial. Nos alegra el hecho de que todos los Estados miembros comparten esta perspectiva, como ya han convenido en sesiones anteriores de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Los Estados Unidos han participado activamente en su territorio y con socios en la OACI para implantar un conjunto completo de programas a fin de reducir sus propias emisiones mediante mejores conocimientos científicos, tecnología innovadora de aeronaves, mayor eficiencia de la gestión del tránsito aéreo, mejoras operacionales y desarrollo de combustibles alternativos sostenibles para la aviación. Esta labor sentará la fundación de las medidas que adoptemos para poder alcanzar la meta mundial de crecimiento neutro en carbono.

Durante el 37º período de sesiones de la Asamblea, la OACI ha logrado considerable progreso con miras a establecer un enfoque colectivo mundial para la aviación internacional y el cambio climático. En realidad, en la Resolución A37-17/2 numerosos aspectos han avanzado significativamente, pero se necesita proseguir la labor.

Desde el principio, los Estados Unidos indicaron claramente que todos los elementos de la Resolución A37-17/2 deben considerarse como un conjunto. Los Estados Unidos y otros han tratado de alcanzar un acuerdo común y adoptaron compromisos para lograr un acuerdo completo sobre un enfoque de conjunto. Dado que no nos fue posible concluir nuestras negociaciones, queda pendiente más amplia labor sobre esta resolución a fin de lograr un conjunto equilibrado. Nos comprometemos a contribuir plenamente a dichos esfuerzos con objeto de asegurar el logro de una resolución que incorpore un conjunto mundial y ambicioso. Para ello, debe haber equilibrio entre los elementos de la resolución, incluido el nivel de ambición de la meta mundial a mediano plazo, el claro entendimiento de que los Estados deben emprender negociaciones constructivas para poder aplicar medidas basadas en criterios de mercado (MBM); el nivel del umbral para la aplicación de un concepto *de minimis* a fin de que los Estados participen en el esfuerzo mundial y la aplicación de MBM a explotadores de Estados que estén por debajo del umbral *de minimis*; así como la asistencia técnica a los Estados con necesidades especiales.

El carácter colectivo de la meta relativa al crecimiento neutro en carbono en el párrafo 6 de la resolución refleja el hecho de que el tema de las emisiones de la aviación internacional es de interés mundial. Los datos sobre las emisiones acumuladas de la aviación internacional durante los últimos cuatro decenios indican que las operaciones de transporte aéreo internacional de los países tanto desarrollados como en desarrollo han contribuido significativamente al problema.

Además, es importante recordar que en la Resolución A37-17/2 se establece una meta colectiva sin atribuir responsabilidades ni imponer obligaciones o requisitos a Estados en particular. En ella se recomiendan medidas basadas en las circunstancias y capacidades nacionales de los Estados.

Los Estados Unidos reiteran su reserva respecto a los siguientes párrafos de la Resolución A37-17/2:

- 1) Párrafo 6: Nos preocupan varias condiciones vinculadas con la meta a medio plazo adoptada en este párrafo. Consideramos que varias de ellas en los apartados a) hasta e) inclusive van demasiado lejos y, en particular, nos oponemos al apartado c), que reduciría la necesidad de una acción mundial, establece diferencia indebida entre los Estados miembros de la OACI de una manera incompatible con el Convenio de Chicago y podría comprometer la eficacia ambiental de las medidas colectivas internacionales. Los Estados Unidos recuerdan también que hemos tratado de lograr una meta más ambiciosa y realizable de crecimiento neutro en carbono para el año 2020 tomando como referencia el año 2005. Observamos que cierto número de Estados —desarrollados y en desarrollo— desean tomar medidas y que las emisiones de cierto número de Estados —desarrollados y en desarrollo— seguirán aumentando. Como se acaba de indicar, los Estados Unidos ya están emprendiendo medidas ambiciosas que podrían contribuir a alcanzar la meta en cuestión. Los Estados Unidos consideran que el párrafo 6 de la Resolución A37-17/2 exige más amplia labor, particularmente respecto a la caracterización de los esfuerzos por parte de todos los Estados.
- 2) Párrafo 15: Si bien los Estados Unidos apoyan el concepto *de minimis* respecto a la orientación de las expectativas de si los Estados deberían contribuir a la meta, señalamos que quedan pendientes ciertos aspectos relativos a su aplicación a las MBM. Este concepto exige más amplio análisis y aclaración antes de poder implantarse y su valor debería considerarse en relación con el equilibrio global del conjunto. Por consiguiente, los Estados Unidos consideran que se necesita más amplia labor respecto al párrafo 15 de la Resolución A37-17/2.
- 3) Anexo sobre principios basados en criterios de mercado: Tenemos varias inquietudes respecto a los principios enumerados en el anexo en esta resolución sobre la aplicación de medidas basadas en criterios de mercado. Los principios actuales no están bien definidos en relación con diversos puntos; además, son excesivamente prescriptivos o difíciles de aplicar de manera realista a la aviación internacional. Por consiguiente, los Estados Unidos consideran que se necesita más amplia labor respecto al anexo que acompaña la Resolución A37-17/2.

La Resolución A37-17/2 constituye un conjunto. Como se acaba de indicar, si bien apreciamos los esfuerzos que exigió la elaboración de esta resolución, seguimos considerando que se necesita más amplia labor para lograr un conjunto equilibrado y eficaz. Por consiguiente, los Estados Unidos están dispuestos a trabajar con otros Estados miembros de la OACI para resolver todas las cuestiones enumeradas en la resolución, incluidas, en particular, las que se acaban de describir, a fin de hallar soluciones, basadas en la colaboración, que permitirán el crecimiento duradero de la aviación internacional.