



## ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

### COMITÉ EJECUTIVO

#### Cuestión 17: Protección del medio ambiente

#### LAS REPERCUSIONES AMBIENTALES DE LA AVIACIÓN EXIGEN UN ENFOQUE GLOBAL

(Nota presentada por Bélgica, en nombre de la Unión Europea y sus Estados miembros<sup>1</sup>,  
y por los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil<sup>2</sup>  
y por EUROCONTROL)

#### RESUMEN

Europa apoya firmemente las medidas en curso de la OACI relacionadas con toda la gama de cuestiones ambientales, incluido su enfoque global para la reducción de emisiones – hoy en día principal reto ambiental estratégico para la aviación– y pide a todos los Estados y regiones que desempeñen plenamente su papel atendiendo a las repercusiones ambientales del sector.

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

- acoger con satisfacción y apoyar el programa de trabajo del Consejo de la OACI respecto a un enfoque global para la protección del medio ambiente y pedir a los Estados que contribuyan al esfuerzo mundial tomando medidas sin demora para reducir significativamente las repercusiones de la aviación en el clima;
- reconocer la necesidad de limitar el alza de la temperatura media mundial a no más de 2°C y que las mejoras del 2% anuales en el rendimiento del combustible no bastarán, por sí solas, para lograr las reducciones de combustible necesarias;
- adoptar metas a medio y largo plazo sobre reducción de emisiones que sean compatibles con el mencionado objetivo;
- establecer con carácter prioritario un marco mundial para las medidas basadas en criterios de mercado en la aviación internacional a fin de facilitar su introducción;
- reconocer que sigue siendo necesario aplicar activamente todos los elementos del enfoque equilibrado a la gestión del ruido; y
- pedir al Consejo que continúe su labor encaminada a limitar o reducir las repercusiones de la contaminación del aire local causada por las aeronaves.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	La presente nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico C – <i>Protección del medio ambiente – Minimizar los efectos perjudiciales de la aviación civil mundial en el medio ambiente.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se necesitan recursos adicionales.
<i>Referencias:</i>	Ninguna.

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

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

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 La atención prestada a las repercusiones ambientales de la aviación, en particular sus efectos en el cambio climático, se ha intensificado considerablemente después del último período de sesiones de la Asamblea. Pese a la actual crisis económica, se prevé que la demanda de tráfico aéreo aumente significativamente entre el presente y el año 2030 y se pone en tela de juicio cada vez más la sostenibilidad de tal ritmo de crecimiento. A pesar de las mejoras respecto al ruido de las aeronaves, se prevé que en numerosos aeropuertos europeos la exposición al ruido aumente debido al crecimiento del tráfico aéreo, dando lugar a demandas de restricciones a las operaciones y a mayores dificultades en el logro de apoyo para ampliaciones aeroportuarias. La contribución creciente de la aviación a las emisiones de gases de efecto invernadero agrava el problema; en algunos países europeos, el cambio climático ha surgido como nuevo argumento elocuente contra el crecimiento de la aviación.

## 2. CAMBIO CLIMÁTICO

2.1 Se reconoce ahora de manera general que la estabilización de las concentraciones de gases de efecto invernadero en la atmósfera, a un nivel que permita evitar una peligrosa interferencia antropógena en el sistema climático, exige que el aumento de la temperatura mundial se mantenga por debajo de 2°C. Esto, a su vez, exigirá reducciones ingentes de las emisiones mundiales, solicitándose la contribución de todos los sectores de la economía, incluida la aviación internacional, que se reconoce ampliamente como fuente significativa y creciente de emisiones.

2.2 Cuando se le pidió que elaborara opciones de políticas después del último período de sesiones de la Asamblea, el Consejo encargó al Grupo sobre la aviación internacional y el cambio climático (GIACC) que preparara un programa de acción enérgico. En octubre de 2009 la Reunión de alto nivel reconoció que los resultados obtenidos por el GIACC, que abarcaban metas a las que se aspira a nivel mundial en la forma de rendimiento del combustible, constituían un primer paso importante, pero que se necesitaban metas de mayor ambición porque las mejoras en el rendimiento del combustible no permitirían, por sí solas, reducir las emisiones absolutas de la aviación. En la Resolución A36-22, la Asamblea de la OACI tomó nota de que se necesitaba un “enfoque global” para fomentar un crecimiento *sostenible* del tráfico. Europa ha logrado posteriormente un progreso significativo en la aplicación de dicho enfoque:

- a) *Reducción en la fuente.* Europa apoya plenamente la labor en curso del CAEP para elaborar nuevas normas sobre emisiones de los motores, en particular una nueva norma sobre el CO<sub>2</sub> producido por las aeronaves.
- b) *Investigación y desarrollo.* El Programa marco de la Unión Europea para la investigación y el desarrollo tecnológico, en el que pueden participar organizaciones internacionales y países terceros, abarca actualmente la Iniciativa tecnológica conjunta *Clean Sky* (Cielo limpio), empresa común que cuenta con un presupuesto total de 1,6 mil millones de euros para 2008-2013, así como fondos en apoyo de la preparación de plantas piloto para producir biocombustibles de 2ª y 3ª generación. En el estudio SWAFE<sup>3</sup> de la Comisión Europea se están también analizando diversas opciones sobre combustibles alternativos a corto y medio plazo.
- c) *Modernización de la gestión del tránsito aéreo.* El Programa de investigación ATM en el marco del cielo único europeo (SESAR), elemento tecnológico del cielo único europeo (SES), es una empresa común de 2,1 mil millones de euros cuyas metas

---

<sup>3</sup> “Sustainable Way for Alternative Fuels and Energy in Aviation”

abarban una reducción del 10% de las emisiones de CO<sub>2</sub> por vuelo. Además, Europa está investigando la eficacia de los *Green Flights* (Vuelos respetuosos del medio ambiente), tales como aquéllos que aplican aproximaciones en descenso continuo, las mejoras en la eficiencia de la ATM en Europa mediante cooperación con socios operacionales y mayores reducciones de las emisiones mediante la iniciativa AIRE (Iniciativa del Atlántico para reducir las emisiones) en cooperación con la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos.

- d) *Medidas basadas en criterios de mercado.* Queda claro que las mencionadas iniciativas reunidas no permitirán que se logren, en un plazo suficientemente corto, las deseadas reducciones totales de emisiones. La opción más económica, en comparación con impuestos o gravámenes, la constituyen los planes abiertos de comercio de derechos de emisión tales como ETS de la Unión Europea (UE). La introducción del sector de aviación en el mencionado ETS le permitirá al sector seguir creciendo, mediante la compra de derechos de emisión de CO<sub>2</sub> a otros sectores de la economía, cuyos costos de atenuación sean inferiores.

#### *La aviación en el plan de comercio de derechos de emisión (ETS) de la UE*

2.3 En virtud del ETS de la UE, a partir de 2012, los explotadores de aeronaves que realizan vuelos con destino a aeropuertos en 30 Estados europeos<sup>4</sup>, o a partir de los mismos, entregarán derechos de emisión en relación con sus emisiones de CO<sub>2</sub> sobre una base anual. La mayoría (85%) de los derechos de emisión se atribuirán a determinados explotadores de aeronaves a título gratuito, basándose en el volumen de sus operaciones aeronáuticas (más bien que sus emisiones) en 2010, recompensando así a los explotadores que ya han invertido en aeronaves que producen menos emisiones. El 15% restante será subastado. El plan comprende una disposición *de minimis* en virtud de la cual se excluyen del mismo los explotadores comerciales con un bajo nivel de actividad aeronáutica en Europa<sup>5</sup>. Esto significa probablemente que muchos explotadores de aeronaves de países en desarrollo no quedarán afectados por el plan; así, de hecho, no está incluido en el plan ningún explotador de aeronaves comerciales en el caso de más de 90 Estados miembros de la OACI.

2.4 En la legislación de la UE se prevé que, cuando un país tercero tome sus propias medidas encaminadas a reducir las repercusiones en el cambio climático de los vuelos que salen de sus aeropuertos, la UE considerará las opciones existentes para armonizar de la mejor manera posible su plan con las medidas de dicho país. En tal caso, una opción posible sería que los vuelos que llegan del país tercero se excluyan del alcance del plan de la UE. Por consiguiente, la UE alienta a los demás países a adoptar sus propias medidas y está dispuesta a iniciar conversaciones bilaterales con todo país que haya adoptado tales medidas. Además, se indica claramente en la legislación que en caso de acuerdo sobre medidas mundiales en el marco de la OACI, la UE considerará adaptar su ETS en consecuencia.

#### *Enfoque mundial*

2.5 Además de su labor con la OACI, Europa ha estado tratando de lograr un acuerdo sobre el enfoque mundial para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero como parte de las negociaciones sobre el cambio climático en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC). A este respecto, en el enfoque de la UE se reconoce que se necesitan medidas concretas para tener en cuenta las circunstancias y capacidades especiales de los distintos

<sup>4</sup> Los 27 Estados miembros de la UE, más Islandia, Liechtenstein y Noruega.

<sup>5</sup> Líneas aéreas que realizan menos de 243 vuelos con destino a aeropuertos de la UE, o a partir de los mismos, durante tres períodos consecutivos de cuatro meses cada uno, o que emiten menos de 10 000 t de CO<sub>2</sub> al año.

Estados en desarrollo. A pesar de que no se mencionan las emisiones producidas por la aviación internacional, en el Acuerdo de Copenhague se reconoce la opinión científica de que el aumento de la temperatura mundial debería situarse por debajo de 2° C. La OACI tiene ahora la oportunidad de lograr un acuerdo sobre un amplio enfoque mundial compatible con el objetivo de 2° C, que la CMNUCC podría apoyar posteriormente.

2.6 La meta a la que se aspira de una mejora anual del 2% del rendimiento del combustible, a medio y largo plazo, presentada por la Secretaría de la OACI en la COP15, era menos ambiciosa que la postura adoptada por la industria de la aviación, a la que debería elogiarse por las medidas positivas tomadas después del último período de sesiones de la Asamblea. No obstante, los objetivos actuales de la industria son insuficientemente ambiciosos. Si se permite que las emisiones de la aviación alcancen su nivel máximo únicamente en 2020, aumentarían considerablemente durante 10 años. Con ese objetivo, la contribución de la aviación no permitiría alcanzar el objetivo de un aumento máximo de 2° C de la temperatura, que exige que las emisiones mundiales alcancen su nivel más elevado mucho antes que 2020. Por consiguiente, la UE recomendó que el objetivo de reducción mundial de las emisiones de gases de efecto invernadero, producidas por la aviación internacional, consistiera en una reducción del 10% en 2020 en comparación con los niveles de 2005.

2.7 La elaboración de medidas sectoriales mundiales tomará tiempo, por lo que es importante que entretanto la OACI prosiga la elaboración de un marco para las medidas basadas en criterios de mercado, que facilitarán una acción eficaz, más bien que obstaculizarla. Podría lograrse un futuro marco mundial vinculando o reconociendo mutuamente medidas elaboradas a nivel estatal o regional que deberían acogerse con satisfacción dado que contribuyen al marco mundial. Por consiguiente, debería alentarse a los Estados y regiones que hayan introducido tales medidas o estén en vías de introducirlas.

2.8 Debería también continuar la elaboración de un acuerdo científico sobre los efectos de la aviación en el cambio climático que sean ajenos al CO<sub>2</sub>, que podrían resultar de mucha consecuencia. Por consiguiente, es importante que la OACI siga cooperando estrechamente con la CMNUCC y el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) respecto a dichas repercusiones.

### 3. REPERCUSIONES AMBIENTALES LOCALES

3.1 Las repercusiones ambientales locales también siguen limitando considerablemente el futuro crecimiento del tráfico aéreo. Dentro de Europa, dada su densidad demográfica y la proximidad de grandes aeropuertos a las ciudades, la aviación se enfrenta a limitaciones crecientes debido a las repercusiones ambientales locales, particularmente las relacionadas con el ruido. Europa apoya plenamente el enfoque equilibrado de la OACI para mitigar las molestias ocasionadas por el ruido, que ha sido implantado en la UE mediante la Directiva 2002/30/CE. Con objeto de reducir el ruido de las aeronaves en la fuente, la OACI está examinando, mediante el mecanismo de CAEP, posibles opciones futuras respecto al rigor necesario, que Europa apoya firmemente. La legislación revisada del SES permite mejorar las medidas operacionales; además, el marco de reglamentación del rendimiento aumentará la posibilidad de imponer objetivos ambientales, apoyados por posibles sanciones. En relación con la calidad del aire local, Europa está dedicando recursos importantes a la investigación, concretamente sobre la elaboración de requisitos de certificación de la materia particulada (PM) de los motores de las aeronaves (muestras I y II)<sup>6</sup>, a las nuevas tecnologías de aeronave en el marco de la Iniciativa de tecnología conjunta *Clean Sky* (Cielo Limpio) y a las repercusiones sanitarias en virtud de la parte Medio ambiente y salud del Programa marco de investigación de la UE.

---

<sup>6</sup> En <http://www.easa.europa.eu/ws.prod/r/doc/research/SAMPLE?Report?Final.pdf> puede consultarse el informe final de SAMPLE I.

#### 4. CONCLUSIONES

4.1 Las inquietudes relacionadas con el medio ambiente, que no se limitan al cambio climático, siguen constituyendo una limitación al futuro desarrollo del sector de aviación internacional. Europa apoya firmemente las medidas en curso de la OACI encaminadas a resolver la gama completa de problemas ambientales; será importante considerar, en dichas medidas, las interdependencias de las diversas repercusiones. En este momento, el cambio climático constituye el principal reto *estratégico* para el sector; la aviación internacional tiene que contribuir de manera justa y eficaz a la solución de esta amenaza mundial muy real; sin embargo, por sí sola, la acción regional no bastará. Se necesita un enfoque mundial y le corresponde a la OACI desempeñar un papel primordial para elaborarlo. Además, Europa insta a los Estados y demás regiones a que también tomen medidas concretas y está dispuesta a entrar en conversaciones bilaterales con cualquier país o región que haya adoptado tales medidas. Para tener éxito, y con su credibilidad en juego, el sector de aviación internacional deberá manifestar un nivel de ambición superior al que ha manifestado hasta la fecha.

— FIN —