



ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 17: Protección del medio ambiente

PROGRAMA DE ACCIÓN SOBRE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL Y EL CAMBIO CLIMÁTICO

(Nota presentada por 53 Estados contratantes¹,
Miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil)

RESUMEN

En esta nota se presenta la perspectiva de África con respecto a la aviación internacional y el cambio climático. En el marco de esta perspectiva, se respalda el programa de acción del Grupo sobre la aviación internacional y el cambio climático (GIACC). Asimismo, se expresa la objeción ante las acciones unilaterales de Estados o Regiones en relación con medidas basadas en criterios de mercado que trascienden las fronteras nacionales, y se reafirma la confianza de África en la función de liderazgo de la OACI en todos los asuntos de la aviación civil relacionados con el medio ambiente, pero al mismo tiempo se señala que el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas debería aplicarse en todas las iniciativas de la OACI para reducir las emisiones de la aviación en el medio ambiente.

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

- a) recalcar una vez más la necesidad de abordar urgentemente las emisiones de GEI (gases de efecto invernadero) de la aviación civil internacional haciendo uso de una amplia variedad de medios, es decir, un conjunto de medidas que incluyen aquellas para facilitar el acceso a asistencia en el caso de los Estados en desarrollo;
- b) desalentar las acciones unilaterales de Estados o regiones en relación con medidas económicas/basadas en criterios de mercado que trascienden las fronteras nacionales, manteniéndose la OACI como el medio para abordar y resolver todos los asuntos relacionados con el medio ambiente, comprendidas las medidas basadas en criterios de mercado; y
- c) aprobar la prestación de asistencia de la OACI a los países en desarrollo en cuanto a finanzas, desarrollo de capacidad y transferencia de tecnología para la ejecución del Programa de acción de la OACI y otras iniciativas para limitar o reducir las emisiones de las aeronaves.

¹ Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Jamahiriya Árabe Libia, Kenya, Lesotho, Liberia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, Republica Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Swazilandia, Togo, Túnez, Uganda, Zambia, Zimbabwe.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	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 requieren recursos adicionales.
<i>Referencias:</i>	Ninguna.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El crecimiento de la aviación mundial no se pone en duda hoy en día; al mismo tiempo, el impacto de las emisiones de las aeronaves que esto genera ha llegado a ser una cuestión importante a escala mundial. La aviación se ha transformado en el motor principal del crecimiento económico en el mundo. No obstante, la contribución de las emisiones de la aviación al cambio climático es pequeña aunque significativa, representando el 2% de las emisiones globales de gases de efecto invernadero. Se prevé que esta contribución aumentará y el asunto debería abordarse aun cuando se sabe que el factor de crecimiento es considerablemente menor que aquel de las contribuciones del transporte por carretera, las industrias y las fuentes generadores de energía, entre otras.

1.2 Basándose en los datos de la OACI, las emisiones de CO₂ de la aviación internacional prácticamente se han duplicado en el período 1990 – 2006. En el 36° período de sesiones de la Asamblea, en septiembre de 2007, se reconoció este hecho y se creó el Grupo sobre la aviación internacional y el cambio climático (GIACC) para elaborar un programa de acción destinado a tratar estas emisiones, el cual comprende estrategias y medidas para reducir las emisiones, entre las que se incluyen medidas basadas en criterios de mercado (MBM).

1.3 En la reunión GIACC/4, el Grupo de trabajo sobre MBM informó que al no haber un marco de la OACI, los Estados o regiones han implantado políticas y parámetros diferentes, lo cual ha creado una situación que está lejos de ser óptima. Más aún, el Programa de acción elaborado por el GIACC representa un enfoque inicial amplio en el que los Estados participarían para contribuir al logro de las metas a las que se aspira a escala mundial, de acuerdo con sus respectivas capacidades. Además de esto, en el 36° período de sesiones de la Asamblea, en septiembre de 2007, se recalcó la importancia de que la OACI asumiera una función de liderazgo en todos los asuntos de la aviación civil relacionados con el medio ambiente.

2. LA OACI Y EL MEDIO AMBIENTE

2.1 La OACI ha demostrado su capacidad de liderazgo en lo que se refiere a limitar o reducir el impacto de las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación en el clima mundial con la exitosa creación del Grupo sobre la aviación internacional y el cambio climático (GIACC). En concordancia con la Resolución A36-22, Apéndice K de la Asamblea de la OACI, “Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente”, el GIACC se encargó de preparar y recomendar al Consejo un enérgico Programa de acción sobre la aviación internacional y el cambio climático y una estrategia común para limitar o reducir las emisiones de gases de efecto invernadero atribuibles a la aviación civil internacional. El Programa de acción elaborado por el GIACC reafirma la función de liderazgo y la capacidad de la OACI.

2.2 En los últimos 10 años, el trabajo de la OACI ha tratado las emisiones de CO₂ y, en los últimos decenios, otras formas de emisiones. Esto incluye el examen y elaboración de una variedad de

medidas tecnológicas y operacionales para reducir las emisiones de la aviación. Más aún, se han llevado a cabo análisis detallados de las medidas basadas en criterios de mercado conforme a las resoluciones de las Asambleas Generales anteriores. Entre ellos está el análisis de las opciones relativas a los derechos relacionados con las emisiones de CO₂ de la aviación, el comercio de los derechos de emisión y las medidas voluntarias. Se han publicado documentos de orientación sobre distintas medidas basadas en criterios de mercado.

2.3 No cabe duda de que el GIACC ha confirmado una vez más y ha dado una importancia prioritaria al hecho de que en este momento el sector de la aviación debe centrarse en lograr el consenso a escala mundial y la voluntad política para definir y acordar las nuevas medidas que deberían establecerse para reducir el crecimiento de las emisiones de CO₂ de la aviación civil internacional, teniendo en cuenta, sin embargo, el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas (CBDR)

3. PLAN DE COMERCIO DE DERECHOS DE EMISIÓN DE LA UNIÓN EUROPEA

3.1 El 20 de diciembre de 2006, la Comisión de la Unión Europea publicó un proyecto de legislación para ampliar el Plan de comercio de derechos de emisión (ETS) de la Unión Europea (EU) a la aviación civil. La propuesta requeriría la participación de los transportistas no pertenecientes a la UE que vuelan hacia y desde la UE en 2013, independientemente de la nacionalidad. Posteriormente, en mayo de 2008, el Comité de Medio Ambiente del Parlamento Europeo votó un proyecto de enmienda destinado a reforzar las propuestas vigentes.

3.2 El Comité de Medio Ambiente convino en que todos los vuelos dentro, desde o hacia el territorio de la UE se incluirán en el ETS a partir de 2011 en lugar de 2012 como se había propuesto.

3.3 La Asociación Internacional de Charters Aéreos declaró su consternación ante el extremismo del Comité de Medio Ambiente del Parlamento Europeo al adoptar una estructura ETS tan radical. La combinación de la perspectiva de subasta del 100% a partir de 2012, un multiplicador y un sistema de comercio de derechos cerrado de facto representa un elemento destructivo para las líneas aéreas.

3.4 La repercusión de estos proyectos de enmienda de la legislación es que la UE está imponiendo el ETS de manera unilateral y no consensual.

4. ESFUERZOS DE LOS ESTADOS AFRICANOS PARA REDUCIR LAS EMISIONES

4.1 Los Estados africanos tienen la intención de establecer un enfoque coordinado con respecto de la limitación o reducción de las emisiones de las aeronaves. Sin embargo, los Estados de la región han emprendido, individualmente, varios programas para reducir las emisiones, entre los que se incluyen los siguientes:

- a) programa de renovación de flota posible gracias al Convenio de Ciudad del Cabo. Esto ha cambiado el cielo de África, donde ahora operan aeronaves de la nueva generación;
- b) modernización del sistema de gestión del tránsito aéreo con navegación basada en la performance;

- c) uso de equipo de apoyo terrestre no dañino para el medio ambiente y construcción de nuevas terminales con fuentes de energía renovables (solar/turbinas eólicas); y
- d) adopción, en el caso de algunas líneas aéreas africanas, de gestión de sistemas ecológicos, de la OACI.

4.2 Los Estados africanos han encargado a la Secretaría de la CAFAC la tarea de elaborar directrices sobre el enfoque uniforme y coordinado para reducir las emisiones de CO₂ procedentes de la industria del transporte aéreo en África.

— FIN —