



ASAMBLEA — 36º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 17: Protección del medio ambiente

PUNTO DE VISTA DE LA COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL RELACIONADO AL ESQUEMA DEL COMERCIO DE DERECHOS DE EMISIÓN DE LA AVIACIÓN

(Nota de estudio presentada por los 22* Estados miembros de la
Comisión Latinoamericana de Aviación Civil)

RESUMEN

Esta nota de estudio sintetiza la posición de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) sobre el esquema de comercio de derechos de emisión. En ella se aborda con especial énfasis la cuestión del ámbito geográfico y la referida posibilidad de que sean dispuestas, en forma unilateral, obligaciones para empresas de aviación civil de terceros Estados sin excluir a los Estados que no son parte del Anexo B del Protocolo de Kyoto, como se advierte en el caso del proyecto sobre comercio de derechos de emisión que viene considerando la Unión Europea. De este modo los gobiernos Miembros de ese Acuerdo Regional desconocen, sin fundamento alguno, el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas que prevén los instrumentos multilaterales sobre cambio climático de los que también forman parte.

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

- a) tomar en cuenta la posición presentada por la CLAC en este documento;
- b) incluir, en el contenido de las futuras decisiones relevantes sobre emisiones de la aviación civil, la aplicación sistemática del principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas, lo que debería materializarse en:
 - 1) el rechazo a cualquier disposición que suponga brindar margen a la adopción de decisiones unilaterales en materia de incorporación de operadores extranjeros de aeronaves en el ETS, en especial cuando se trate de operadores de la aviación civil que afecten directa o indirectamente intereses de países que no son partes del Anexo B del Protocolo de Kyoto, ya que un enfoque contrario estaría creando obligaciones internacionales que actualmente no existen; y
 - 2) la promoción del Mecanismo de Desarrollo Limpio como herramienta eficaz para incorporar a los países en desarrollo en las acciones destinadas a contribuir con los objetivos previstos en los instrumentos multilaterales sobre cambio climático.

¹ Versiones en español e inglés proporcionadas por la CLAC.

* Argentina, Aruba (Países Bajos), Belice, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta 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 aplica.
<i>Referencias:</i>	

1. ANTECEDENTES

1.1 De acuerdo con la Resolución A35-5 de la Asamblea de la OACI, el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP, en sus siglas en inglés) estableció en el año 2004, el Grupo especial sobre el comercio de derechos de emisión (ETTF, en sus siglas en inglés) con el objetivo de desarrollar normas relacionadas y consistentes con el proceso de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (UNFCCC, en sus siglas en inglés) para que éstos sean aplicables al comercio de derechos de emisión en el contexto de la aviación civil internacional.

1.2 Las emisiones en cuestión son aquellas que causan el Efecto Invernadero, un fenómeno general por la concentración de ciertos gases en la atmósfera, conocidos popularmente como Gases de efecto invernadero (GHG, siglas en inglés), los cuales causan retención de calentamiento en la atmósfera superior y el calentamiento global. En el caso de la aviación, los GHG son básicamente el dióxido de carbono (CO₂) y el NO_x, ambos generados por las combustiones de los motores de aeronaves y equipos aeroportuarios.

1.3 El comercio de derechos de emisión es un sistema en el que se intercambian libremente, en un mercado sectorial (existe la opción de globalizar ese mercado) títulos sobre unidades de reducción de emisiones de GHG.

1.4 Las normas y recomendaciones que están siendo actualmente desarrolladas por el CAEP tienen que ver con el Mercado de desgravaciones, un sistema más apropiado para los países que tienen objetivos de emisiones establecidas por el Protocolo de Kyoto (Anexo B países).

1.5 Durante el desarrollo de las normas ETTF, se efectuaron numerosas discusiones relacionadas a los grados de libertad que los Estados pueden tener para el establecimiento de reglas aplicables a los operadores internacionales de los servicios de aviación civil, habida cuenta que una aeronave que opera en vuelos internacionales generalmente atraviesa las fronteras geográficas de los países.

1.6 El punto focal de la disputa vinculada con el ámbito geográfico reside en determinar si es admisible que terceros Estados, o entidades de tales Estados, sean incluidos en el comercio de derechos de emisión de otros Estados sin la existencia de un acuerdo mutuo y previo, enfoque que no parece compatible con las Decisiones adoptadas por la Asamblea de la OACI.

1.7 Como es de conocimiento público, la Unión Europea (UE) proyecta incluir en forma unilateral a operadores de la aviación de terceros países, incluidos operadores de Países en Desarrollo (PED), en su esquema de comercio de derechos de emisión (ETS, en sus siglas en inglés), desconociendo las decisiones adoptadas por la Asamblea de la OACI, expresiones mayoritarias de los Estados partes de la Organización.

1.8 La CLAC tradicionalmente ha apoyado el multilateralismo lidiando con asuntos globales. En muchas diferentes oportunidades los Estados de la CLAC han defendido la firme posición relacionada al uso de acuerdos mutuos como un modelo para lidiar con el ámbito geográfico. Además, la CLAC siempre ha y la mayoría de los Estados contratantes de la OACI han manifestado total desacuerdo con el modelo propuesto por la Unión Europea, lo cual favorece la incorporación de operadores extranjeros de aeronaves en el ETS de la UE por acción unilateral. Ni que decir que la posición de la CLAC es compartida por la gran mayoría de los Estados contratantes de la OACI en forma permanente y sistemática que no aprueban la incorporación de operadores de terceras partes al ETS por la vía de decisiones unilaterales. En todo momento destacó que esas decisiones deben realizarse, como se expresa precedentemente, en base al acuerdo mutuo y previo de las partes involucradas. Está claro, además, que la posible inclusión de operadores de PED, que no son parte del Anexo B del Protocolo de Kyoto excede el alcance de las disposiciones que establecen que esos países fueron excluidos de los compromisos generales sobre reducción de emisiones contenidos en dicho Protocolo.

1.9 Los PED pueden participar en el proceso del Protocolo de Kyoto, a través del mercado de proyectos de crédito asociados que tienen efectos sobre la reducción de emisiones y se lo conoce como Mecanismo de Desarrollo Limpio (o CDM en su sigla inglesa), el que sirve para reducción y estabilización de GHG, lo que resulta compatible con el enfoque de conservación y desarrollo sostenible que es parte de los objetivos ambientales.

1.10 En síntesis, la CLAC entiende que la única manera vinculante, justa y legal para incorporar a las Naciones que no son parte del Anexo B al proceso global de control de los factores que afectan negativamente al cambio climático, es a través de la participación voluntaria en el esquema de CDM.