



NOTA DE ESTUDIO

REUNIÓN DE ALTO NIVEL SOBRE LA AVIACIÓN INTERNACIONAL Y EL CAMBIO CLIMÁTICO

Montreal, 7 - 9 de octubre de 2009

Cuestión 2 del

orden del día: **Propuestas sobre estrategias y medidas para reducir las emisiones**

OPINIÓN DE LA REPÚBLICA ÁRABE DE EGIPTO SOBRE EL COMERCIO DE DERECHOS DE EMISIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL

(Nota presentada por Egipto)

RESUMEN

En esta nota se presenta la opinión de la República Árabe de Egipto, en calidad de país en desarrollo, sobre el comercio de derechos de emisión de la aviación civil, así como sus recomendaciones al respecto y en relación con la nota de estudio que la OACI presentará a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el cambio climático, en Copenhague en diciembre de 2009.

Las medidas propuestas a la conferencia figuran en el párrafo 7.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La comunidad de aviación civil de Egipto reconoce el valor de la protección del medio ambiente a nivel local, regional y mundial. Basándose en ello, la República Árabe de Egipto desea adherirse a las normas de la OACI que permiten mantener un sistema coherente para las empresas de transporte aéreo a nivel mundial.

1.2 La cuestión de la reducción de las emisiones se relaciona con la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) y el Protocolo de Kyoto. Cabe señalar que los países en desarrollo han quedado excluidos de los compromisos de reducción de las emisiones en el marco del Protocolo de Kyoto que pidió a los Estados en desarrollo a tratar la cuestión de las emisiones producidas por la aviación civil internacional en el ámbito de la Organización de Aviación Civil Internacional.

1.3 El Protocolo de Kyoto ha excluido a la aviación civil de los procedimientos de limitación del dióxido de carbono, así como de la compra de certificados de comercio de derechos de emisión en el mercado para satisfacer las necesidades de la industria en materia de emisiones.

2. ACTIVIDADES DE AVIACIÓN CIVIL DE LOS PAÍSES EN DESARROLLO EN EL MUNDO

2.1 Las actividades de aviación civil internacional de los países en desarrollo son limitadas si se consideran el tráfico aéreo o las flotas utilizadas. La flota de una de las grandes potencias puede abarcar un número de aeronaves superior al de las flotas combinadas de los países en desarrollo.

2.2 Numerosos explotadores en los países en desarrollo carecen de capacidad económica para renovar sus flotas con regularidad y en cortos períodos, especialmente a raíz de la crisis financiera mundial y sus repercusiones negativas para dichos países. No obstante, algunas flotas de países en desarrollo han sido objeto de programas de renovación para cumplir los SARPS de la OACI relativos a la protección del medio ambiente desde su adopción como normas internacionales.

3. ANTECEDENTES

3.1 Las preocupaciones ambientales constituyen una prioridad creciente, particularmente respecto al calentamiento climático y el aumento de los gases de efecto invernadero. Esto ha llevado a la mayoría de los países del mundo, así como a las diversas organizaciones dedicadas a las cuestiones ambientales, a precisar las diversas causas de los gases de efecto invernadero que, a juicio de numerosos científicos, contribuyen al fenómeno de calentamiento climático.

3.2 Algunos Estados, actuando solos o en un grupo, han tratado últimamente de introducir al sector de aviación civil y otros sectores en el sistema de limitación de las emisiones y en el marco del comercio de derechos de emisión.

3.3 Durante su 36º período de sesiones, la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) instó 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, acerca de lo cual debe notificarse a la OACI.

3.4 La contribución de la aviación civil a las emisiones de gas es actualmente inferior al 2% de las emisiones mundiales.

3.5 El Protocolo de Kyoto que excluyó hasta ahora a la aviación de las metas ambientales expirará a finales de 2012. Las Naciones Unidas reunirán una conferencia sobre el cambio climático en Copenhague en diciembre de 2009 para analizar las normas posteriores al Protocolo de Kyoto.

4. LOS PAÍSES EN DESARROLLO Y LA APLICACIÓN DEL COMERCIO DE DERECHOS DE EMISIÓN A LA AVIACIÓN CIVIL

4.1 Los Estados contratantes de la OACI están sometidos al Convenio de Chicago. Si bien este último no contiene disposiciones que tratan explícitamente de derechos particulares aplicables a las emisiones, abarca no obstante una disposición, el artículo 15, que abarca, entre otras cosas, lo siguiente en materia de derechos:

- a) el principio de no discriminación en materia de derechos por el uso de aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea por la aeronave de cualquier Estado contratante; y
- b) la prohibición de imponer derechos, impuestos u otros gravámenes por el mero derecho de tránsito, entrada o salida de su territorio de cualquier aeronave de un Estado contratante.

4.2 El artículo 15 se aplica a derechos que se impongan respecto a la entrada o salida o tránsito en el caso de aeropuertos abiertos a las líneas aéreas internacionales; la última oración del mencionado artículo, en particular, se relaciona con los derechos que se impongan por el mero derecho de tránsito, entrada o salida de un territorio.

4.3 A la luz del resto del artículo 15, según su interpretación en las decisiones del Consejo, aplicada también en las prácticas de los Estados desde hace mucho tiempo, estos derechos se prohíben a menos de basarse en los costos y se relacionen con el suministro de instalaciones y servicios de aviación civil [véase la decisión del Consejo sobre derechos e impuestos ambientales, adoptada el 9 de diciembre de 1996, decimosexta sesión del 149º período de sesiones, así como las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea*)].

4.4 Estos derechos, si se relacionan únicamente con el volumen de las emisiones, tal vez estén prohibidos por el artículo 15 del Convenio de Chicago, dada la ausencia de todo vínculo con las instalaciones y servicios o el costo de reparación de daños, por lo que son incompatibles con el Convenio de Chicago.

4.5 Si estos derechos se relacionan únicamente con la cantidad de combustible utilizado, quedarán prohibidos por el artículo 15 del Convenio de Chicago, dada la ausencia de todo vínculo con las instalaciones y servicios o el costo de reparación de daños, por lo que son incompatibles con el Convenio de Chicago.

4.6 Los derechos que se impongan a las emisiones basándose en la cantidad de combustible constituirá en sí un impuesto sobre el combustible, por lo que serían jurídicamente contrarios al artículo 24, dado que en éste se dispone que el combustible que se lleve en una aeronave estará exento de derechos de aduana, derechos de inspección u otros derechos o impuestos similares, ya sean nacionales o locales.

5. REPERCUSIONES EN LOS PAÍSES EN DESARROLLO DE LA APLICACIÓN DEL COMERCIO DE DERECHOS DE EMISIÓN A LA AVIACIÓN CIVIL

5.1 Dado que la contribución de los países en desarrollo a la contaminación global causada por la aviación civil a nivel mundial es muy limitada, sería injusto imponer pesados gravámenes financieros a dichos Estados en concepto de daños respecto a los cuales su parte de responsabilidad es mínima, aunque los costos que les corresponden son muy elevados considerando la vulnerabilidad de las economías de dichos Estados, el aumento significativo del precio del combustible y las repercusiones de la crisis financiera mundial en sus economías.

5.2 El transporte aéreo se considera como una necesidad vital a nivel global y económico en numerosos países en desarrollo en que los medios de transporte terrestre son muy deficientes. Las rigurosas normas ambientales para el comercio de derechos de emisión podrían obstaculizar el desarrollo de dichos medios de transporte, amenazando así los intereses económicos y actividades comerciales de esos países a nivel nacional e internacional.

6. RECOMENDACIONES

6.1 La protección del medio ambiente constituye una preocupación mundial, dado que se relaciona con el futuro de la humanidad, por lo que esta preocupación incumbe a todos. Sin embargo, la realidad económica en los países en desarrollo subraya la necesidad de adoptar un enfoque realista, científico y mundial para el comercio de derechos de emisión en el caso de la aviación civil en que se tengan en cuenta los intereses de los explotadores y los pueblos de los países en desarrollo y otros países. Por consiguiente, Egipto subraya la importancia de incluir en la nota de estudio que la OACI presentará a

la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el cambio climático, que se celebrará en Copenhague en diciembre de 2009, las recomendaciones que se indican a continuación.

- a) La OACI debería constituir el único foro que elabore un enfoque mundial para el comercio de derechos de emisión de la aviación civil internacional, en cuyo ámbito los Estados contratantes deberían tratar toda cuestión relativa al medio ambiente y la aviación civil. Las decisiones de la OACI al respecto deberían vincular a los Estados contratantes. En dicho enfoque debería tenerse en cuenta la situación económica de los países en desarrollo.
- b) Egipto afirma que no debería tomarse decisión alguna para incluir a la aviación en las metas ambientales al vencer el Protocolo de Kyoto, incluido un enfoque relativo al comercio de derechos de emisión.
- c) Egipto afirma que ningún Estado o grupo de Estados debería tomar una decisión sobre el comercio de derechos de emisión para la aviación civil que pueda perjudicar a otros Estados económicamente ni, en particular, imponer nuevas cargas financieras a los países en desarrollo en relación con el comercio de derechos de emisión para la aviación.
- d) Egipto subraya la necesidad de que los Estados miembros se conformen al Convenio de Chicago, especialmente los artículos 15 y 24, respecto a la imposición de derechos o impuestos nacionales o regionales relacionados con el medio ambiente en concepto de emisiones de los motores de las aeronaves.
- e) Egipto apoya la prioridad que se otorgue a un enfoque equilibrado para resolver el problema de las emisiones de las aeronaves, como se hace en el caso del ruido de las mismas.
- f) Egipto considera que en la nota que la OACI presentará debería indicarse que la aviación civil se preocupa de limitar las emisiones de gases de efecto invernadero producidas por las aeronaves aplicando los procedimientos necesarios en materia de seguridad operacional de la aviación que se rigen según las decisiones y recomendaciones de la OACI a los Estados contratantes desde su creación y hasta ahora. También debería indicarse que la OACI ha establecido un Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) entre cuyas funciones figura la limitación de las emisiones de gases de efecto invernadero producidas por la aviación civil.
- g) Egipto considera que la OACI debería instar a los Estados contratantes a alentar a sus delegaciones que participarán en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el cambio climático (Copenhague, diciembre de 2009) a subrayar que la aviación civil debería excluirse de los sistemas de comercio de derechos de emisión y reiteren su apoyo a la nota de estudio presentada por la OACI al respecto.
- h) Egipto considera que es importante adherirse a las recomendaciones formuladas por el GIACC y adoptadas por el Consejo de la OACI.

7. **MEDIDAS PROPUESTAS A LA HLM-ENV**

4.1 Se invita a la HLM-ENV a:

- a) tomar nota de la información que figura en los párrafos 1 a 5 del presente documento;
y
- b) tener en cuenta las recomendaciones que figuran en el párrafo 6 del presente documento.

— FIN —