



EXTRACTOS DE LA A36-MIN. P/9 (ACTAS DE LA NOVENA SESIÓN PLENARIA)

Reserva formulada por Portugal en nombre de los Estados miembros de la Comunidad Europea (CE) y de los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) con respecto a la Resolución A36-22 de la Asamblea (*Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de las OACI relativas a la protección del medio ambiente*) – Apéndice L únicamente (*Medidas basadas en criterios de mercado, incluido el comercio de derechos de emisión*)

El Delegado de Portugal, hablando en nombre de los Estados miembros de la Comunidad Europea (CE) y de los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), hizo alusión al párrafo 17.4.2.38 de la nota WP/355. El Delegado recordó que durante la 11ª sesión del Comité Ejecutivo (EX/11), los Estados miembros de la CE y los demás Estados miembros de la CEAC habían presentado una reserva oficial en relación con el Apéndice L (*Medidas basadas en criterios de mercado, incluido el comercio de derechos de emisión*) de la Resolución 17/1 (que pasó a ser la Resolución número A36-22): *Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de las OACI relativas a la protección del medio ambiente*, que, según su entender, se reproduciría en las actas del Comité Ejecutivo. La reserva formulada por el Delegado de Portugal en el Comité Ejecutivo dice lo siguiente:

“Los Estados miembros de la Comunidad Europea (CE) y los demás Estados de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) apoyan la aplicación de un enfoque global para reducir las emisiones de la aviación, que comprenda el desarrollo de tecnologías y normas, medidas operacionales y medidas basadas en criterios de mercado. Consideramos que es necesario buscar activamente un enfoque global de este tipo ya que, como quedó confirmado en el Cuarto informe de evaluación del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC), ninguna de estas medidas, por sí sola logrará tener suficiente impacto para reducir las emisiones de la aviación.

En consonancia con las obligaciones internacionales y las decisiones tomadas en la 35ª Asamblea, en particular, la Resolución A35-5, la Comunidad Europea está considerando una propuesta legislativa que incorpore las emisiones procedentes de la aviación internacional en el plan existente para el comercio de derechos de emisión. Con ello se pone de manifiesto el compromiso de la Comunidad Europea de tomar medidas significativas para reducir las emisiones de la aviación, permitiendo al mismo tiempo el continuo desarrollo y crecimiento del transporte aéreo de forma sostenible, teniendo especialmente en cuenta la situación de los países en desarrollo. Asimismo creemos que mediante la elaboración de un plan de este tipo a nivel regional, como parte de un enfoque global, Europa está contribuyendo constructivamente con la respuesta de la comunidad de la aviación civil internacional para tratar las repercusiones de sus actividades en el medio ambiente.

Lamentablemente, en esta 36ª Asamblea ha quedado patente para nosotros el hecho de que, diez años después de que la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) pidiera que se tomaran medidas para limitar o reducir las emisiones, a la OACI no le ha sido posible lograr un acuerdo sobre los elementos esenciales de este enfoque global. En especial, el programa sobre medidas basadas en criterios de mercado (incluidos los derechos relacionados con las emisiones de gases de efecto invernadero y el comercio de derechos de emisión) que se ha presentado con miras a

lograr un acuerdo en esta Asamblea se considera poco ambicioso, fragmentado y carece de credibilidad. Europa considera que el mercado de carbono es el medio que promete más posibilidades de movilizar recursos en la escala necesaria para que puedan tomarse medidas eficaces en relación con el cambio climático. Por consiguiente los cuarenta y dos Estados de la Comunidad Europea y de la CEAC consideran que las medidas basadas en criterios de mercado no constituyen un instrumento esencial para tratar el impacto de la aviación en el clima.

Europa está decidida a proceder a la aplicación de un enfoque global para reducir las emisiones de la aviación y contribuir eficazmente a la respuesta internacional para tratar la cuestión del cambio climático. Europa sigue convencida de que la inclusión de la aviación en el Plan de comercio de derechos de emisión de la UE sería plenamente congruente con sus obligaciones internacionales, en especial con los principios fundamentales de soberanía y no discriminación. Europa tiene la intención de aplicar estas políticas y adherirse a estos principios. Si bien Europa está comprometida a la acción multilateral para tratar los efectos de las emisiones de la aviación, el acuerdo mutuo no es una condición previa para la aplicación de medidas basadas en criterios de mercado que son compatibles con el Convenio de Chicago. Europa insta firmemente a la OACI a que ejerza el tipo de liderazgo que están demostrando otros órganos tales como la CMNUCC.

Los cuarenta y dos Estados de la Comunidad Europea y la CEAC lamentan que, contrariamente a la práctica habitual, la resolución no ha sido adoptada por consenso y no ha habido ningún esfuerzo significativo para reflejar en el Apéndice L los puntos de vista de un número importante de miembros de la OACI.

Los Estados europeos recuerdan que no existe en el Convenio de Chicago disposición alguna que pueda interpretarse como que impone a las Partes contratantes la obligación de obtener el consentimiento de otras Partes contratantes antes de aplicar medidas basadas en criterios de mercado, tales como las aludidas en el Apéndice L, a los explotadores de otros Estados con respecto a los servicios aéreos hacia, desde y dentro de su territorio. Por el contrario, el Convenio de Chicago reconoce explícitamente el derecho de cada Parte contratante de aplicar sobre una base no discriminatoria sus propias leyes y reglamentos aeronáuticos a las aeronaves de todos los Estados.

Por consiguiente, a juicio de los Estados europeos Son de opinión que, por consiguiente, las cláusulas dispositivas del Apéndice L que comprenden las medidas basadas en criterios de mercado carecen del sustento jurídico del Convenio de Chicago. Además, recuerdan que las resoluciones no pueden utilizarse para disminuir los derechos o añadir a sus obligaciones en virtud del Convenio de Chicago.

Por consiguiente, los Estados europeos se reservan el derecho, en virtud del Convenio de Chicago, de promulgar y aplicar medidas basadas en criterios de mercado del tipo mencionado en el Apéndice L, respetando el principio de no discriminación, a todos los explotadores de todos los Estados que ofrecen servicios hacia, desde o dentro de sus territorios.

Basándose en lo expuesto, los Estados miembros de la Comunidad Europea y los demás Estados miembros de la CEAC, por la presente formulan una reserva oficial respecto del Apéndice L.

Si bien están dispuestos y deseosos de participar en las actividades de la OACI destinadas a promover la reducción de las emisiones de la aviación, los cuarenta y dos Estados de la Comunidad Europea y la CEAC también se ven obligados a expresar, en los términos más firmes, su profunda decepción por la falta de ambición y de medidas concretas en las resoluciones que tratan las emisiones de gases de efecto invernadero que han sido adoptadas por esta Asamblea, en particular en relación con el Apéndice K (*Programa de acción de la OACI sobre la aviación internacional y el cambio climático*). Con todo, Europa está en condiciones de aceptar las disposiciones relativas a las fechas programadas para

la celebración de una reunión de alto nivel en el marco del programa de acción sobre la aviación internacional y el cambio climático. Europa insta a que la reunión tenga lugar antes de septiembre de 2009; no obstante, si se decidiera celebrar la reunión con posterioridad a esa fecha, que ésta se programe de modo tal que tenga en cuenta las orientaciones que formule la 15ª Conferencia de las partes de la CMNUCC.”

El Delegado de Portugal propuso varias enmiendas al párrafo 17.4.2.38 de la nota WP/355 todas las cuales fueron aprobadas. Al inicio de la segunda oración, en la tercera línea, “La delegación que representaba a la Unión Europea” se sustituyó por “La Delegación, hablando en nombre de los Estados miembros de la Comunidad Europea”; en la cuarta línea, la frase “expresó sus reservas” se sustituyó por “presentó una reserva oficial”; y en la quinta línea, el texto en paréntesis se sustituyó por “(el texto completo de la reserva oficial presentada por escrito se reproducirá en las actas del Comité Ejecutivo)”.

Reserva formulada por Australia respecto de la Resolución A36-24 de la Asamblea (*Desinsectación no química de la cabina y el puesto de pilotaje de las aeronaves en los vuelos internacionales de pasajeros*)

El Delegado de Australia intervino para hacer constar una reserva respecto de la Resolución 18/1 (que pasó a ser la Resolución número A36-24) (*Desinsectación no química de la cabina y el puesto de pilotaje de las aeronaves en los vuelos internacionales de pasajeros*), presentada en la nota WP/360, ya que consideraba que los resultados de las limitadas investigaciones sobre los métodos de desinsectación no química, tal como la tecnología de la cortina de aire, no eran concluyentes. El Delegado de Australia recordó que en la Asamblea precedente, Australia había hecho constar una reserva similar respecto de la Resolución A35-13: *Desinsectación no química de la cabina y el puesto de pilotaje de las aeronaves en los vuelos internacionales de pasajeros* (A35-Min. P/9, cuestión 11, párrafo 11).

Reserva formulada por Argentina respecto de la Resolución A36-28 de la Asamblea (*Límite del número de mandatos para los cargos de Secretario General y Presidente del Consejo*)

En relación con la Resolución 24/1 (con nueva numeración A36-28): (*Límite del número de mandatos para los cargos de Secretario General y Presidente del Consejo*), comprendida en la nota WP/368, el Delegado de Argentina recordó los diversos enfoques presentados en la nota WP/136 (*Límite del número de mandatos para los cargos de Secretario General y Presidente del Consejo*), párrafo 24.3, incisos a) a d), tenían como propósito mantener la congruencia con respecto a los Artículos 51 (*Presidente del Consejo*), y 94 (*Enmiendas del Convenio*) del Convenio de Chicago. El Delegado consideraba lamentable que la Asamblea no hubiese adoptado ninguno de los enfoques con lo cual Argentina no podía retirar su reserva y planteó la cuestión de recurrir al Artículo X (*Relaciones con la Corte Internacional de Justicia*) del *Acuerdo entre las Naciones Unidas y la Organización de Aviación Civil Internacional* (Doc 7970).

Al Delegado de Argentina le preocupaba que la adopción de la Resolución 24/1 (que pasó a ser la Resolución número A36-28) creara una situación que contradijera al Artículo 51, sentando así un precedente que podría tener repercusiones en futuras decisiones sobre otros temas.