



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 36º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 17: Protección del medio ambiente

**PUNTO DE VISTA DE LA REPÚBLICA ÁRABE DE EGIPTO, COMO PAÍS
EN DESARROLLO, CON RESPECTO AL COMERCIO DE LOS DERECHOS
DE EMISIÓN PARA LA AVIACIÓN CIVIL**

(Nota presentada por Egipto)

RESUMEN

En esta nota la República Árabe de Egipto, como país en desarrollo, presenta su punto de vista sobre el comercio de los derechos de emisión para la aviación civil, al igual que sus recomendaciones al respecto.

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

- a) tomar nota de la información que figura en los párrafos 1 a 4 de este documento; y
- b) tener en cuenta las recomendaciones del párrafo 5 del mismo.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio está relacionada 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. INTRODUCCIÓN

1.1 La comunidad de la aviación civil de Egipto valora la protección del medio ambiente a escala local, regional e internacional. Por consiguiente, la República Árabe de Egipto se esfuerza por adherirse a las normas de la OACI para así mantener un sistema coherente de transporte aéreo a nivel internacional.

1.2 Los esfuerzos para reducir las emisiones son considerables y con este fin se recurre a diversas opciones, que incluyen mejoramiento de la tecnología de las aeronaves, los motores y el consumo de combustible, métodos operacionales y medidas organizativas y económicas. Las iniciativas para reducir las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) se han concentrado últimamente en las opciones basadas en criterios de mercado.

1.3 El comercio de los derechos de emisión constituye una de las opciones basadas en criterios de mercado.

1.4 Las opciones basadas en criterios de mercado para limitar o reducir las emisiones están diseñadas para alcanzar las metas relacionadas con el medio ambiente a un costo inferior y de manera más flexible que con las medidas de reglamentación tradicionales.

1.5 Las actividades de los países en desarrollo en el campo de la aviación civil internacional están limitadas, tanto con respecto al tráfico como a las flotas en servicio. El número de aeronaves de la flota de cualquiera de las grandes potencias podría equivaler al número total de aeronaves de las flotas de los países en desarrollo.

2. ANTECEDENTES

2.1 En 2001, el 33° período de sesiones de la Asamblea respaldó el desarrollo de un sistema abierto de comercio de los derechos de emisión para la aviación internacional. Se pidió al Consejo que elaborara con prioridad las directrices para el comercio abierto de los derechos de emisión para la aviación internacional, centrándose en el establecimiento de las bases estructurales y jurídicas para la participación de la aviación en un sistema abierto de comercio de los derechos, incluyendo elementos fundamentales como presentación de informes, supervisión y cumplimiento, y proporcionando al mismo tiempo la flexibilidad requerida para que sean compatibles con el proceso CMNUCC en la mayor medida posible [Resolución A33-7 de la Asamblea, Apéndice I, Cláusula 2 c)].

2.2 Posteriormente, el 35° período de sesiones de la Asamblea (2004) respaldó la continuación del desarrollo de un sistema abierto de comercio de los derechos de emisión para la aviación internacional y recomendó que el trabajo ulterior del Consejo se centrara en dos enfoques. En un enfoque, la OACI apoyaría el desarrollo de un sistema de comercio voluntario que los Estados contratantes y organizaciones internacionales interesadas podrían proponer. En el otro enfoque, la OACI ofrecería orientación a los Estados contratantes según correspondiera, para que incorporaran las emisiones de la aviación internacional en sus planes de comercio de los derechos de emisión, en concordancia con el proceso CMNUCC.

2.3 En ambos enfoques se pedía al Consejo asegurar que las directrices para establecer un sistema abierto de comercio de los derechos de emisión abordaran las bases estructurales y jurídicas para la participación de la aviación en el mismo, incluyendo elementos fundamentales como presentación de informes, supervisión, y cumplimiento.

2.4 El Grupo directivo del CAEP creó el Grupo de trabajo sobre comercio de los derechos de emisión en Bonn (noviembre de 2004). Las atribuciones del grupo de trabajo se presentaron al Grupo directivo del CAEP en Montreal (octubre de 2005) que las aprobó. En dichas atribuciones se establece que el grupo especial preparará un informe para describir la forma en que funcionan los planes voluntarios de comercio de los derechos de emisión de gases de efecto invernadero con el fin de fomentar las iniciativas relacionadas con la aviación civil.

3. ANÁLISIS

3.1 En las directrices se define un conjunto de cuestiones relacionadas con el comercio de los derechos de emisión. Estas directrices se basan en la experiencia de un grupo considerable de expertos en aviación, cambio climático y comercio de los derechos de emisión de todo el mundo.

3.2 El alcance de las directrices incluye específicamente las operaciones internacionales de las aeronaves civiles, pero no considera las aeronaves estatales que se utilizan en servicios militares y de aduanas y policía.

3.3 Las directrices se centran en los aspectos del comercio de los derechos de emisión que exigen estudiar cuestiones de la aviación en particular, definir opciones y posibles soluciones, siempre que sea posible, y abordar las opciones específicas de la aviación con respecto a los planes de comercio, incluyendo entidades responsables, fuentes y tipos de emisiones (gases) que deberían considerarse, unidades de comercio, años y metas de referencia, asignaciones, vigilancia, elaboración de informes y alcance geográfico.

3.4 En vista de que en la mayoría de los planes de comercio de los derechos de emisión se definen las fuentes de emisión de instalaciones terrestres fijas, en las directrices se tratan los métodos para identificar las fuentes de emisión en la aviación civil.

3.5 De esto se desprende que conviene que los Estados contratantes de la OACI utilicen estas directrices como apoyo y las adapten y apliquen atendiendo a condiciones específicas, teniendo en cuenta la necesidad de que las mismas evolucionen de acuerdo con la constante transformación del comercio de los derechos de emisión y la aviación en el mundo.

4. EFECTO EN LOS PAÍSES EN DESARROLLO DE LAS DECISIONES UNILATERALES DE UN ESTADO O UN GRUPO DE ESTADOS PARA INTRODUCIR UN DETERMINADO PLAN DE COMERCIO DE LOS DERECHOS DE EMISIÓN PARA LA AVIACIÓN CIVIL

4.1 Estas decisiones tendrán un efecto negativo en la capacidad de competencia de las líneas aéreas de los países en desarrollo en general, y de los países en desarrollo colindantes con ese Estado o grupo de Estado en particular. Las empresas pequeñas y medianas, se verán afectadas y, en un sistema de cuotas, el servicio de líneas aéreas de corta distancia no será económicamente posible.

4.2 Si se limita la libertad de acceso de las flotas de líneas aéreas extranjeras, comprendidas aquellas de los países en desarrollo, al mercado de ese Estado o grupo de Estados, se cierra ese mercado para las líneas aéreas de otros Estados en el mundo, lo que limita el desarrollo de las actividades del transporte aéreo internacional.

4.3 La ventaja que significa la proximidad geográfica de algunos países en desarrollo a ese Estado o grupo de Estados se anulará, es decir, a las líneas aéreas de los países en desarrollo próximos a ese Estado o grupo de Estados les costará una parte considerable de sus cuotas. Incluso podría ocurrir que

perdieran sus cuotas y tuvieran que comprar nuevas cuotas o aceptar los distintos tipos de sanciones que se propone imponer a las líneas aéreas que sobrepasen sus límites, como la suspensión de sus licencias o la aplicación de multas. Desde el punto de vista económico de las operaciones de las líneas aéreas de los países en desarrollo cercanos a ese Estado o grupo de Estados la repercusión será negativa, en un momento en que estas líneas aéreas están sufriendo numerosos problemas financieros como resultado del alza considerable en el precio de combustible.

5. RECOMENDACIONES

5.1 El transporte aéreo constituye una necesidad vital, en términos generales y económicos, para muchos países en desarrollo en que los medios de transporte terrestre no son eficientes. Toda decisión rigurosa en cuanto al medio ambiente que adopte un Estado o grupo de Estados podría limitar el desarrollo de estos medios de transporte y, en consecuencia, amenazar los intereses económicos y las actividades comerciales de los países en desarrollo y los países pobres, tanto nacional como internacionalmente. En consecuencia, la República Árabe de Egipto:

- a) afirma que ningún Estado o grupo de Estados debería adoptar unilateralmente decisiones sobre comercio de los derechos de emisión para la aviación que puedan tener un efecto económico negativo en otros Estados contratantes de la OACI, y en países en desarrollo y países pobres en particular;
- b) respalda el otorgamiento de prioridad al enfoque equilibrado teniendo en cuenta los intereses tanto de los países en desarrollo como desarrollados, para superar los problemas que plantean las emisiones, de manera similar a la adoptada con respecto al ruido de las aeronaves; y
- c) recalca la necesidad de confirmar la concordancia con la CMNUCC de las directrices preparadas por la OACI con respecto al comercio de los derechos de emisión para la aviación civil.

5.2 La protección del medio ambiente preocupa tanto a Egipto como a la comunidad internacional. Por lo tanto, la República Árabe de Egipto estima apropiado que la OACI sea la única entidad que prepare las directrices que se requieren para contar con un sistema de comercio de los derechos de emisión internacional coherente y eficaz para la aviación civil, y considera que los Estados contratantes de la OACI deberían respetar plenamente las decisiones de la Organización a este respecto.