

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/CE/81-NE/08
20/07/11

LXXXI REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CLAC

(Cartagena de Indias, Colombia, 27 y 28 de julio de 2011)

Cuestión 9 del Orden del Día:

Otros asuntos.

- **Convocatoria a participar en el Grupo de Estudio *ad hoc* acerca de la problemática planteada por la Directiva 2008/101/CE.**

(Nota de estudio presentada por la República Argentina)

Antecedentes y análisis

1. En oportunidad de celebrarse la XXVI reunión del Grupo de Expertos en Asuntos Políticos, Económicos y Jurídicos del Transporte Aéreo de la CLAC (29-31 de Marzo en la ciudad de Guatemala) la República Argentina presentó la propuesta de creación de un Grupo de Estudio *ad hoc* acerca de la Directiva 2008//101/CE (complementaria de la Directiva 2003/87/CE). Esta norma determina la inclusión de la aviación civil en el esquema de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero (ETS, por sus siglas en inglés), a partir del 1ro. de Enero de 2012. El grupo quedó oficialmente creado en dicha oportunidad, en virtud del sólido respaldo que la iniciativa recibió por parte de varios países presentes en la reunión, los cuales se incorporaron de inmediato al grupo, mientras otros manifestaron la necesidad de efectuar consultas con sus capitales.
2. De esta manera, el grupo quedó conformado por Argentina, Brasil, Colombia, Cuba, Guatemala (punto focal), México y Ecuador.
3. La cuestión objeto de tratamiento por parte de este grupo es de la más alta importancia para los intereses de todos los países de la región.
4. Ante todo, la Directiva Europea resulta ilegítima en sí misma, al contravenir expresamente varios artículos fundacionales del todo el sistema que rige la aeronáutica civil internacional –el Convenio de Chicago– principalmente al establecer medidas impuestas unilateralmente, y al pretender extender su campo de acción en territorio soberano de los demás Estados, así como también en alta mar, en donde corresponde la aplicación de las reglas que se establezcan de acuerdo con el mismo Convenio (Art. 12).

5. Además, la aplicación de esta medida comprende a prácticamente todos los vuelos que parten de o arriban a un aeródromo situado en el territorio de un Estado Miembro de la Unión, lo cual importará gravísimos perjuicios económicos para las aerolíneas de muchos de nuestros países y provocará profundas e irreversibles distorsiones en el mercado. Se trata, en definitiva, de la clara imposición de un gravamen ilícito a la actividad aeronáutica, sin que se prevea (ni muchos menos se garantice) que los fondos a recaudarse sean utilizados en la efectiva mitigación del calentamiento global. Por el contrario, la medida tiende a efectuar una apropiación –por parte de la Unión Europea– de los resultados del esquema, para computarlos como propios en su compromiso (voluntariamente asumido) de alcanzar determinadas metas en materia de reducción de emisiones.

6. La implementación de esta medida tendrá un perjudicial efecto sobre las economías de los países en desarrollo. Igual nocivo efecto tendrá la aplicación de esta Directiva sobre los ambiciosos y ya exitosos programas que la industria aeronáutica viene implementando voluntariamente para hacer más eficientes sus flotas, utilizar motores menos contaminantes, y desarrollar alternativas de reducción de emisiones. A tal efecto, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés) calculó el costo inicial de este esquema en más de 1.400 millones de dólares para sus miembros, mientras que China estimó el costo de su aplicación, para las aerolíneas de su país, en 123 millones de igual moneda, sólo para el primer año. Para graficar lo dicho, baste con considerar que un vuelo con trayectoria Buenos Aires-Madrid involucra aproximadamente una emisión de gases de unas 2.500 toneladas, y se estima que el costo de cada derecho de emisión para una tonelada de emisión correspondería, en valores actuales de mercado, a unos 14/16 Euros.

7. Por otra parte, la Directiva Europea contraviene los acuerdos multilaterales en materia de Cambio Climático –la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático (CMNUCC) y su Protocolo de Kioto–, constituyendo un ejemplo de transferencia de los costos de mitigación hacia los países en desarrollo, los cuales –a diferencia de los países desarrollados– no han adquirido compromisos cuantificables de reducción de emisiones bajo la CMNUCC. De tal manera, se vulneran los principios de “responsabilidades comunes pero diferenciadas” y de equidad, y los artículos que se relacionan con la transferencia de tecnología y asistencia económica en favor de los países en desarrollo. Cabe recordar que los países desarrollados asumieron tal compromiso en virtud del reconocimiento hecho de su propia responsabilidad en la generación de las alteraciones en el cambio climático, mediante la histórica emisión –en ingentes cantidades– de gases de efecto invernadero por parte de los países industrializados.

8. Finamente, altamente preocupante es la circunstancia de que se ha hecho ya explícita la intención de la Unión Europea –en caso de que esta Directiva tenga éxito– de extender igual esquema a la actividad marítima, con lo cual *idénticos perjuicios se producirán sobre todo el comercio que por dicha vía mantengan los demás Estados con la Unión Europea.*

Medidas propuestas al Comité Ejecutivo

9. Por todas las razones señaladas –que exponen patentemente la gravedad de la situación y la necesidad de decidir e implementar medidas urgentes al respecto– se invita a todos los países que aún no son partes del Grupo de Estudio *ad hoc* acerca de la Directiva 2008//101/CE a sumarse al mismo, y a participar en sus reuniones, la próxima de las cuales tendrá lugar en la Ciudad de Cartagena de Indias (Colombia) el próximo día 26 de Julio a las 15.00 hs, en la misma sede en la cual tendrá lugar la reunión del Comité Ejecutivo CLAC. Al respecto, se recuerda que es vital la presencia de toda la región en bloque, más allá de que determinados Estados aparentemente no se vean directamente afectados, por cuanto es necesario presentar un frente unido que permita hacer exitosas las vías de negociación y acción que se decidan, y en razón de que la medida que la Unión Europea intenta aplicar tendrá funestas consecuencias para las economías y desarrollo de toda la región, más allá de las fronteras individuales de cada Estado.