



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 4127
LIMA 100, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/19-NI/01
CORRIGENDUM
24/04/07

**DÉCIMO NOVENA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/19)**

(Río de Janeiro, Brasil, 25 al 27 de abril de 2007)

**Cuestión 1.4 del
Orden del Día:**

Participación Asamblea OACI.

(Presentación Federal Aviation Administration - FAA)

**SISTEMA EUROPEO DE COMERCIO DE EMISIONES Y LAS OPERADORAS AÉREAS NO
EUROPEAS**

1. El 20 de diciembre de 2006, la Comisión Europea emitió su propuesta de legislación para extender el sistema europeo de comercio de emisiones (ETS, en sus siglas en inglés) a la aviación civil. La propuesta tendría como objetivo la participación obligatoria de operadoras aéreas de Estados no miembros de la Unión Europea (UE) volando hacia y desde la UE en el año 2012, o un año después de que la medida entre en funcionamiento para los vuelos que operan dentro de la UE. Las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) durante la totalidad del vuelo serían contadas. En este esquema, por ejemplo, tanto un vuelo de Londres a Río de Janeiro como uno de Londres a Estocolmo estarían incluidos. Las operadoras aéreas no europeas estarían incluidas unilateralmente, sin el consentimiento de sus respectivos gobiernos. Aunque la propuesta estipula que el trabajo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en materias relacionadas con las emisiones de la aeronáutica serán tomadas en cuenta, esto responde solo parcialmente a una seria y fuerte objeción elevada por países alrededor del mundo que no apoyan la inclusión de la aviación internacional en cualquier esquema de comercialización de emisiones tomadas de manera unilateral en vez de consensual.

2. Se espera que los países europeos como también los no europeos podrán comprar y vender créditos (permisos para crear cierta cantidad de emisiones) en el ETS. Aunque la Comisión estima que al incluir la industria aeronáutica en el ETS el coste adicional por pasajero alcanzará los nuevos euros,

la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA, en sus siglas en inglés) estima que los costes por pasajero serán mucho más altos. Además, la Comisión no ha hecho ningún análisis económico sobre el impacto del ETS sobre las economías no europeas. Por último, el esquema europeo de comercio de emisiones tampoco le otorga protección alguna a las aerolíneas internacionales con respecto a otras posibles tarifas, impuestos y otros costes que se pudiesen exigir, de manera duplicativa, para pagar por el impacto medioambiental.

Marco Internacional

3. El Protocolo de Kioto excluye las emisiones de la aviación internacional y requiere que sus signatarios trabajen a través de la OACI para limitar o reducir las emisiones de CO₂.

4. La asamblea de la OACI de 2004 ordenó al Consejo a que elaborara un plan para la aplicación del comercio de emisiones a la aviación civil de los países miembros y la mayoría (no miembros de la UE) del consejo de la OACI indicó tanto en el otoño de 2006 como más recientemente en marzo de 2007 que el incorporar las aerolíneas de un Estado en el esquema de comercio de emisiones de otro Estado sólo debería hacerse en base del mutuo consentimiento entre esos Estados. El comité de la OACI que trata sobre materias de la Protección Medioambiental de la Aviación Civil (CAEP, en sus siglas en inglés) completó su plan de orientación sobre las emisiones en febrero, y en marzo el Consejo lo aprobó como un borrador de documento, incluyendo en su preámbulo una nota que señala el rechazo de la mayoría de los países miembros a cualquier esquema que no provenga de un convenio realizado en conjunto. Este documento será presentado para que la asamblea lo considere durante el otoño de 2007. La OACI es el foro internacional apropiado para discutir este tema tan importante.

5. Al querer abarcar unilateralmente a las operadoras aéreas de países no miembros, la propuesta de la UE plantea serias cuestiones sobre derecho internacional con respecto a la soberanía de los Estados, la convención de Chicago, y los convenios bilaterales de servicio aéreo. La propuesta se impone sobre los derechos soberanos de otros Estados, se anticipa a las recomendaciones que la OACI pueda emitir respecto al comercio de emisiones, no toma en cuenta los esfuerzos hasta la fecha de otros países sobre el tema, e ignora los principios básicos de consenso y reciprocidad que han pautado la aviación civil por más de 60 años. Además, sometería a los países en desarrollo y a sus aerolíneas a cumplir con metas de emisiones que no fueron acordadas en el Protocolo de Kioto.

Perspectivas distintas y el camino por delante

7. Las emisiones de gases de efecto invernadero de la industria aeronáutica representan 2 a 3% de todas las emisiones (el transporte terrestre es hasta siete veces mayor). Las aerolíneas ya tienen un gran incentivo para reducir sus emisiones ya que el combustible representa del 20 al 30% de los gastos de explotación. Además, en las últimas tres décadas, las emisiones por kilómetro por pasajero se han reducido en un 70% (alrededor de un 60% por milla por pasajero). Las aeronaves modernas actuales utilizan, en promedio, 3,5 litros por cada 100 kilómetros por pasajero, lo equivalente a lo que utiliza un automóvil muy pequeño.

8. En los últimos años, hemos visto una gran divergencia en la expansión de emisiones en varias regiones del mundo—en Europa se nota un aumento, en los Estados Unidos de América se ha observado una disminución. Es más, las aportaciones y beneficios de la industria aeronáutica a la economía e integración mundial son generalmente apreciadas. Por último, el resto del mundo no comparte la opinión europea de que la propuesta de “talla única” sea la más eficiente para enfrentar los efectos de la aviación sobre los cambios climáticos.

9. Europa se niega a colaborar con el resto del mundo en este asunto: consecuentemente, será importante para la asamblea de la OACI aclarar que para progresar en este campo se necesitará un acuerdo de amplio alcance geográfico en el uso del comercio de emisiones. Aquellos países y aerolíneas que no son europeos deberían recomendarle a la UE y a sus Estados miembros que diseñen un ETS que (a) incluya únicamente a los vuelos internos de la UE (85% de los vuelos diarios de la UE son internos) y (b) que tenga como objetivo la aprobación de los gobiernos de países terceros (i.e. negociar con gobiernos extranjeros en la inclusión de sus operadoras de aeronaves) para la inclusión de las aerolíneas no europeas.

10. Será importante afirmar una estrategia positiva para administrar el crecimiento a largo plazo de las emisiones ocasionadas por la aviación civil. Nosotros creemos que una táctica enfocada en incentivar cambios de tecnología e innovación, que tradicionalmente han provocado cambios, funcionará mejor.

11. Esto requerirá un enfoque para que:

Se fomente un mejor conocimiento científico. Es importante comprender y cuantificar los posibles impactos de las emisiones aéreas para ayudar a aquellos responsables de desarrollar políticas a que tomen en cuenta el clima y otros impactos asociados con la aviación. Esto asegurará que identifiquemos los temas apropiados, cómo medir su impacto, y cómo diseñar medidas apropiadas para mitigar sus efectos.

Se aceleren las mejoras a la eficiencia del tráfico aéreo. Es fundamental acelerar la implementación de cambios y mejoras operacionales del manejo del tráfico aéreo (ATM, en sus siglas en inglés) para reducir el consumo del combustible (y, por lo tanto, las emisiones del sector de aviación). Esto tiene el doble beneficio de mejorar rendimientos financieros y medioambientales del sector a corto plazo. Es importante incluir a todos los afectados en la administración de la eficiencia del sistema de la aviación, es decir a los gobiernos, las aerolíneas, los proveedores de servicios de navegación aérea, y los aeropuertos.

Se fomente la eficiencia energética en las aeronaves y en los motores. Debemos acelerar el desarrollo y la integración de mejoras prometedoras en la ingeniería y el diseño de los motores y fuselajes dentro de las flotas de la aviación civil para aumentar la eficiencia energética del sector de la aviación. Estos avances complementarán las mejoras operacionales.

Se explore el desarrollo de fuentes de combustibles alternativos. Es imprescindible explorar el potencial de combustibles alternativos en la aviación que sirvan para mejorar la seguridad del abastecimiento de combustible, para aumentar el rendimiento medioambiental, y que sean factibles comercialmente. Esto ofrece beneficios de mediano a largo plazo en la reducción del impacto a la calidad del aire local como también a la “huella de CO2.”

Se usen opciones que sean de mutuo consentimiento y basadas en el comercio y en el costo-beneficio. En la medida en que los Estados opten por emplear medidas basadas en el mercado para administrar el crecimiento de las emisiones aéreas, también deben implementarlas de forma consecuente de acuerdo con la orientación de la OACI, y deben buscar el mutuo consentimiento de otros gobiernos para abarcar a las aerolíneas no europeas.