

UNIÓN EUROPEA, CAMBIO CLIMÁTICO Y AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL HOY

Ángel G. Chueca Sancho¹

El cambio climático amenaza a toda la familia humana. Sin embargo, también constituye una oportunidad de unirnos y responder de manera colectiva a un problema mundial. Mi esperanza es que nos alzaremos como una sola entidad para enfrentar este desafío y legar a nuestras futuras generaciones un mundo mejor.²

RESUMEN: El cambio climático amenaza a toda la Humanidad. La Unión Europea adoptó un sistema de reducción de emisiones, mediante el control de las industrias más contaminantes. Ese sistema de derechos de emisión se extiende desde comienzos de 2012 a la aviación civil internacional. Las reacciones de diversas empresas no europeas y de la IATA (International Air Transport Association) pone en peligro hoy la cooperación internacional en este ámbito. Especialmente fuertes han sido las reacciones de China e India. El problema surge por la no actuación de la Organización para la Aviación Civil Internacional.³

PALABRAS CLAVE: Cambio climático; Unión Europea; Gases de efecto invernadero, Derechos de emisión, Aviación civil internacional, IATA, Relaciones internacionales.

UNIÃO EUROPÉIA, MUDANÇAS CLIMÁTICAS E A AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL HOJE

RESUMO: As mudanças climáticas ameaçam a toda a humanidade. A União Europeia adotou um sistema de redução de emissão de gases, mediante um controle das indústrias mais poluentes. Este sistema de direitos de emissão se estende desde o começo de 2012 para a aviação civil internacional. As reações de diversas empresas europeias e da IATA (Associação Internacional de Transporte Aéreo) colocam em perigo hoje a cooperação internacional neste âmbito. Especialmente fortes têm sido as reações de China e Índia. O problema surge por força da não atuação da Organização Internacional para a Aviação Civil Internacional

¹ Catedrático de Derecho Internacional Público y Relaciones Internacionales, Universidad de Zaragoza (España).

² El Secretario General de la ONU, BAN KI-MOON. PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DESARROLLO, Informe sobre Desarrollo Humano 2007-2008 La lucha contra el cambio climático: Solidaridad frente a un mundo dividido, p. 23.

³ Abreviaturas más utilizadas: **CO2:** Dióxido de Carbono; **GEI:** Gases de Efecto Invernadero; **IATA:** International Air Transport Association; **OACI:** Organización para la Aviación Civil Internacional; **OMC:** Organización Mundial del Comercio; **TJUE:** Tribunal de Justicia de la UE; **UE:** Unión Europea

PALAVRAS-CHAVE: Mudanças climáticas; União Européia; Gases de Efeito; Direitos de emissão; Aviação Civil Internacional; IATA; Relações internacionais.

EUROPEAN UNION, WEATHER CHANGES AND
THE INTERNATIONAL CIVIL AVIATION

ABSTRACT: The weather changes are a threat to all humanity. The European Union adopted a system to reduce the gas emission, controlling the most polluting industries. This system of emission rights are extended since the beginning of 2012 to the international civil aviation. The reactions of many european companies and of the IATA (International Association of Air Transportation) are dangerous to the international cooperation on this field. Specially China and India are reacting strongly. The problema is amplified by the not acting International Civil Aviation Organization.

KEYWORDS: Weather changes; European Union; Eect gases; Emission rights; International Civil Aviation; IATA; International relations.

1 CAMBIO CLIMATICO Y UNIÓN EUROPEA

Tras la entrada en vigor el 1 de Diciembre de 2009 del Tratado de Lisboa, la UE ha avanzado en el proceso de racionalización del sistema. Desaparece la Comunidad Europea (sucedida por la UE) y, por lo tanto, ya no puede hablarse exactamente de “derecho comunitario” o de “competencia comunitaria”, ni de “ciudadanos comunitarios” o “ciudadanos extracomunitarios” sino de derecho de la UE o competencia de la Unión, ciudadanos de la Unión o ciudadanos extra-Unión. En otras palabras, en el Derecho originario de la UE hoy tenemos el Tratado de la UE (el TUE), el Tratado de Funcionamiento de la UE (el TFUE) y la Carta de los Derechos Fundamentales de la UE. Por lo tanto, no podemos olvidar además que la Unión Europea sustituye y sucede a la Comunidad Europea, tanto en los aspectos internos como externos de la UE.

En el Tratado de Funcionamiento de la UE encontramos algunas competencias exclusivas (art. 3) y con otras competencias compartidas entre la UE y los Estados miembros. Entre las segundas se encuentran las relativas al transporte y al medio ambiente (art. 4).

Los arts. 191 a 193 del TFUE regulan esta materia. La primera de las

normas señala que la UE tendrá una política que “contribuirá a alcanzar los siguientes objetivos:

- la conservación, la protección y la mejora de la calidad del medio ambiente,
- la protección de la salud de las personas,
- la utilización prudente y racional de los recursos naturales,
- el fomento de medidas a escala internacional destinadas a hacer frente a los problemas regionales o mundiales del medio ambiente. y en particular a luchar contra el cambio climático.

Ejerciendo estas competencias sobre transporte y medio ambiente, se está planteando desde hace unos meses una tensa situación con algunos potencias aéreas como CHINA e INDIA, que no desean que sus aeronaves que viajen a territorio de los Estados miembros de la UE paguen los denominados “derechos de emisión”.

Por otro lado, el mismo art. 191, 4, del TFUE, señala que “la Unión y los Estados miembros cooperarán con los terceros países y las organizaciones internacionales competentes. Las modalidades de la cooperación de la Unión podrán ser objeto de acuerdos entre ésta y las terceras partes interesadas”.

Hoy no ofrece ninguna duda que la UE tiene competencias exteriores, que puede celebrar tratados, participar en conferencias internacionales, incurrir en responsabilidad internacional, etc. Incluso la UE es miembro de otras OI (FAO, Consejo Oleícola Internacional...)

Queda claro que la Unión está necesariamente abierta a las Relaciones Internacionales en materia ambiental en general y en el ámbito del cambio climático en particular. En el segundo aspecto habremos de recordar la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático, de 1992, y el Protocolo de Kyoto, de 1997⁴.

⁴ Ver mi monografía **Cambio Climático y Derecho Internacional**, Gobierno de Aragón-Fundación Ecología y Desarrollo, Zaragoza (España) 2001.

2 TRATADOS INTERNACIONALES QUE OBLIGAN A LA UE Y REDUCCIÓN DE EMISIONES DE EFECTO INVERNADERO

En primer término, es preciso poner de relieve las normas internacionales que obligan a la Unión tanto en el terreno del transporte aéreo internacional como en el de la lucha contra el Cambio Climático.

a) De la Convención de Chicago al Protocolo de Kyoto

Desde esta perspectiva recordaré en primer término el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago (Estados Unidos) el 7 de diciembre de 1944, que fue ratificado por todos los Estados miembros de la Unión Europea, aunque ésta no es parte de dicho Convenio. Este Convenio creó la Organización para la Aviación Civil Internacional (OACI); con arreglo al artículo 44 de este mismo Convenio, la OACI tiene por objeto desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional, y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional.

El artículo 1 del Convenio de Chicago dispone: “Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio”. El artículo 11 de este Convenio, titulado “Aplicación de las reglamentaciones aéreas”, establece, que “ las Leyes y reglamentos de un Estado contratante relativos a la entrada y salida de su territorio de las aeronaves empleadas en la navegación aérea internacional o a la operación y navegación de dichas aeronaves, mientras se encuentren en su territorio, se aplicarán sin distinción de nacionalidad a las aeronaves de todos los Estados contratantes, y dichas aeronaves deberán cumplir tales Leyes y reglamentos a la entrada, a la salida y mientras se encuentren dentro del territorio de ese Estado”.

El artículo 15 del mismo Convenio, titulado «Derechos aeroportuarios y otros similares», establece: «Todo aeropuerto de un Estado contratante que esté abierto a sus aeronaves nacionales para fines de uso público estará igualmente abierto, en condiciones uniformes [...] a las aeronaves de todos los demás Estados contratantes. Los derechos que un Estado contratante imponga o permita que se impongan para el uso de tales aeropuertos o

instalaciones y servicios no deberán ser más elevados que... los derechos que pagarían sus aeronaves nacionales dedicadas a servicios aéreos internacionales similares”

En segundo término el 25 y el 30 de abril de 2007, la Comunidad Europea y sus Estados miembros, por una parte, y los Estados Unidos de América, por otra, celebraron un acuerdo de transporte aéreo⁵ destinado, en particular, a facilitar la expansión de las oportunidades del transporte aéreo internacional abriendo el acceso a los mercados y potenciando al máximo las ventajas para los consumidores, las líneas aéreas, los trabajadores y las sociedades de ambos lados del Atlántico o “acuerdo de cielos abiertos”.

En tercer lugar, hemos de recordar la CONVENCIÓN MARCO DE LAS NACIONES UNIDAS CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO y el PROTOCOLO DE KYOTO. El 9 de mayo de 1992 se adoptó en Nueva York la Convención Marco, cuyo objetivo último es lograr la estabilización de las concentraciones de gases de efecto invernadero en la atmósfera a un nivel que impida interferencias antropógenas peligrosas en el sistema climático; ese nivel no debe superar el existente en 1990. El 11 de diciembre de 1997, la Conferencia de las Partes en esta Convención Marco adoptaba el Protocolo de Kyoto, que entró en vigor el 16 de febrero de 2005. La Unión es parte en ambos instrumentos.

El objetivo del Protocolo de Kyoto consiste en reducir, en el período comprendido entre el año 2008 y el año 2012, el total de las emisiones de seis gases de efecto invernadero, entre ellos el dióxido de carbono (en lo sucesivo, «CO₂»), en al menos un 5 % respecto al nivel de emisiones del año 1990. Los Estados partes incluidos en el anexo I de la Convención Marco se comprometen a que sus emisiones de gases de efecto invernadero no excedan de un porcentaje que les atribuye este Protocolo, si bien dichos Estados pueden cumplir sus obligaciones de manera conjunta. El compromiso global contraído por la Unión y sus Estados miembros en

⁵ Texto en DO L 134 de 25.5.2007, p. 4. Téngase en cuenta, además, el ACUERDO SUBSIDIARIO entre la Unión Europea y sus Estados miembros, por una parte, Islandia, por otra, y el Reino de Noruega, por otra, sobre la aplicación del Acuerdo de transporte aéreo entre los Estados Unidos de América, por una parte, la Unión Europea y sus Estados miembros, por otra, Islandia, por otra, y el Reino de Noruega, por otra, DOUE L 283, 29.10.2011, p. 16

virtud de dicho Protocolo consiste en una reducción total de las emisiones de gases de efecto invernadero de un 8 % respecto al nivel de emisiones del año 1990; la reducción debía hacerse en el período 2008-2012.

El artículo 2, apartado 2, del Protocolo de Kyoto dispone: “Las Partes incluidas en el anexo I procurarán limitar o reducir las emisiones de gases de efecto invernadero no controlados por el Protocolo de Montreal generadas por los combustibles del transporte aéreo y marítimo internacional trabajando por conducto de la [OACI] y la Organización Marítima Internacional, respectivamente.”

Con esta redacción, no existe pues en el protocolo de Kyoto una norma dura que exija a las partes la reducción en el transporte aéreo y marítimo internacional. Tan sólo un buen deseo de reducción, a lo sumo un *pactum de contrahendo*.

b) El esfuerzo de la UE para reducir el 30% de sus emisiones en 2020

Para el cumplimiento de los objetivos de Kyoto, la UE estaba obligada a lograr la reducción acordada del 20 % de sus emisiones de gases de efecto invernadero en el 2020. Además, la UE (dada su dependencia energética) decidió incrementar la producción y el consumo de energías renovables.

No obstante, siempre ha sido evidente que la acción de la UE en solitario no sería suficiente para combatir el cambio climático, porque estamos ante un problema mundial que exige respuestas mundiales. Por tanto, es claro que una reducción del 20 % en dicha zona del planeta no zanja el problema, ni siquiera lo atenúa.

Desde luego el problema del Cambio Climático no es específicamente europeo ni puede solucionarlo la acción unilateral de la UE. Según la Comisión Europea, todos los Estados desarrollados deben realizar un esfuerzo adicional, hasta alcanzar recortes del 80-95 % hasta 2050⁶. El objetivo de la UE de reducción del 20 % hasta 2020 es únicamente un primer paso para no seguir contaminando a un ritmo tan acelerado

En 2008 la UE acompañó su compromiso unilateral de la mencionada reducción de emisiones con un compromiso de alcanzar en 2020 hasta el 30 % de reducción de sus emisiones; este se consideraba parte de un

verdadero esfuerzo global y quedaba condicionado a que se lograra un acuerdo mundial en la Cumbre de Copenhague, o sea siempre que los demás Estados desarrollados se comprometiesen a lograr reducciones comparables y los Estados en desarrollo más avanzados asumiesen también compromisos, de acuerdo con sus capacidades y responsabilidades. Pero las cumbres climáticas de Copenhague (2009), Cancún (2010) y Durban (2011) fracasaron de modo estrepitoso, a pesar de lo cual la UE parece dispuesta a hacer el esfuerzo de reducir sus emisiones hasta el 30% antes citado.

3 LOS DERECHOS DE EMISIÓN EN LA UE

Aplicando sus competencias ambientales, la entonces Comunidad Europea (hoy UE) creaba en 2003 el régimen del comercio de los derechos de emisión de los gases de efecto invernadero, cuya reducción se pretende aplicando el Protocolo de Kyoto. Analizaremos el régimen general, para abordar después el régimen especial aplicable a la aviación civil internacional.

a) El régimen general

El régimen general está regulado en concreto en la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad⁷.

Esta Directiva crea un mercado europeo de derechos de emisión de gases de efecto invernadero. Según la Directiva el comercio de derechos de emisión debe “formar parte de una serie completa y coherente de políticas y medidas de los Estados miembros y de la Unión”⁸. Para combatir el cambio

⁶ Ver Comisión Europea, Comunicación al PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSEJO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE LAS REGIONES. Análisis de las opciones para rebasar el objetivo del 20 % de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y evaluación del riesgo de fugas de carbono, COM (2010) 265 final, 26.5.2010, p. 2

⁷ DO L 275, 25.10.2003, p. 32. Era modificada por la Directiva 2008/101, que analizamos después, y por la Directiva 2009/29/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, DOUE L 140, 5.6.2009, p. 63.

⁸ Ver el 23 considerando.

climático y sus efectos, las políticas y las medidas deben aplicarse tanto en los Estados miembros como en la Unión a todos los sectores económicos, y no sólo a los sectores industrial y energético, a fin de lograr reducciones sustanciales de emisiones.

El artículo 1 de la Directiva 2003/87 define el objeto de la misma en los siguientes términos: “La presente Directiva establece un régimen para el comercio de derechos de emisión [...] en el interior de la Unión, [...] a fin de fomentar reducciones de las emisiones de estos gases de una forma eficaz en relación con el coste y económicamente eficiente”.

Los gases de efecto invernadero, recogidos en el Anexo II y coincidentes con los listados en el Protocolo de Kyoto, son el Dióxido de carbono (CO₂), el Metano (CH₄), el Óxido nitroso (N₂O), los Hidrofluorocarburos (HFC), los Perfluorocarburos (PFC) y el Hexafluoruro de azufre (SF₆)

La Directiva 2003/87 se aplicará, con arreglo a su artículo 2, apartado 1, a las emisiones generadas por las siguientes actividades: Actividades energéticas, la producción y transformación de metales férreos, industrias minerales y otras actividades como la fabricación de pasta de papel y cartón⁹. En esas actividades se pretende controlar las emisiones procedentes de los seis gases de efecto invernadero que figuran en su anexo II, entre los que figura el CO₂.

¿En qué consiste este régimen? En establecer unos permisos de derechos de emisión de gases de efecto invernadero. Desde el 1 de enero de 2005, toda instalación que lleve a cabo alguna de las actividades antes enumeradas, que dé lugar a emisiones especificadas en relación con dicha actividad, deberá poseer un permiso expedido a tal efecto por una autoridad competente.

En las solicitudes de permisos de emisión de gases de efecto invernadero constará una descripción de:

- la instalación y sus actividades, incluida la tecnología utilizada;
- las materias cuyo uso pueda provocar emisiones de los gases enumerados en el anexo II;
- las fuentes de emisiones de gases;

⁹ Anexo I de la Directiva

- las medidas previstas para el seguimiento y notificación de las emisiones.

Las autoridades concederán el permiso si consideran que el titular de la instalación es capaz de garantizar el seguimiento y la notificación de las emisiones. La autoridad competente revisará, al menos cada cinco años, el permiso de emisión de gases de efecto invernadero, e introducirá las modificaciones oportunas.

Otro aspecto relevante es el de la gestión de los derechos

La cantidad de derechos atribuida cada año al conjunto de la Unión Europea (UE) disminuirá de manera lineal a partir de 2013. Los Estados miembros subastarán todos los derechos que no asignen de forma gratuita. Además, la Comisión Europea adoptaba en 2010 medidas a escala europea relativas a la asignación armonizada de derechos.

Sin pretender citar ahora todas las normas de la UE en la materia, sí conviene recordar el REGLAMENTO (UE) 1210/2011 DE LA COMISIÓN, de 23 de noviembre de 2011, por el que se modifica el Reglamento (UE) 1031/2010, en particular con el fin de determinar el volumen de los derechos de emisión de gases de efecto invernadero por subastar antes de 2013¹⁰

Este Reglamento fija el número total de emisiones de la UE para el año 2012 en 120.000.000 de toneladas, atribuyendo por ejemplo a Alemania 23 531 000, a España 10 145 000 y a Francia 6 434 000. Se trata de derechos a subastar por cada Estado miembro entre sus empresas contaminantes

Además, conviene no olvidar el régimen de registros e informes, que controla la Comisión Europea. La Comisión adoptó el Reglamento (UE) nº 920/2010 para el establecimiento de un régimen de registros normalizados en forma de bases de datos electrónicas que permitan realizar el seguimiento de la expedición, la titularidad, la transferencia y la cancelación de los derechos de emisión y que garanticen igualmente el acceso del público a la información, la confidencialidad y el respeto de las obligaciones derivadas del Protocolo de Kioto. Por otro lado, cada Estado miembro presenta cada año a la Comisión un informe sobre la aplicación de la Directiva general de emisiones.

¹⁰ DOUE L 308, 24.11.2011, p. 2.

b) El régimen especial de la aviación civil internacional

La Directiva 2003/87 establece, en su artículo 30, apartado 2, que, basándose en la experiencia adquirida con la aplicación de esta Directiva, la Comisión debía elaborar, a más tardar el 30 de junio de 2006, un informe, acompañado de propuestas, sobre la aplicación de esta misma Directiva, en el que examinara, en particular, si se debía completar la Directiva.

A este respecto, el legislador de la Unión adoptó la Directiva 2008/101, que modifica y completa la Directiva 2003/87, incluyendo la aviación civil internacional en el régimen de comercio de derechos de emisión. Por tanto, su ámbito de aplicación

Por eso, el año 2012 es un año clave para el sector de la aviación en cuanto a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.

A partir del 1 de Enero, las compañías aéreas cuyos aviones despeguen o aterricen en aeropuertos de uno de los Estados miembros de la UE recibirán cada año un número de permisos de emisiones basado en el promedio de las producidas entre el año 2004 y el 2006. Si rebasan este límite tendrán que adquirir nuevos derechos sobrantes a la industria u otras compañías. Así pues, las aerolíneas quedan obligadas por el sistema europeo de comercio de emisiones y en virtud de este esquema tendrán que pagar por el dióxido de carbono (CO₂) que emitan sus aviones¹¹

Del pago de derechos de emisión se excluyen vuelos de transporte exclusivo de Jefes de Estado y de Gobierno y Ministros, aviones ligeros de menos de 5.7 toneladas, aviones con misiones humanitarias o con mandatos de la ONU, aviones de lucha contra incendios y de emergencia, aviones de la policía, cuerpos aduaneros y militares, aviones en misiones de investigación y pequeñas aerolíneas con bajas emisiones

Según la tesis generalmente aceptada, la aviación genera del 2 al 3% del total mundial de emisiones de CO₂ producido por la actividad humana. Pero estamos en un sector cuyo incremento de emisiones es patente

Además la aviación no emite sólo CO₂. Los gases de escape de los motores de las aeronaves contienen de un 7% a un 8% de CO₂ y vapor de agua; un 0,5% de óxidos nitrosos, hidrocarburos sin quemar, monóxido de

¹¹ Ver www.ecotendenciascosmocaixa.org.

carbono y óxidos sulfúricos; restos de grupos hidroxilos y compuestos de nitrógeno y pequeñas cantidades de partículas de hollín (si bien en las últimas décadas la aviación ha logrado suprimir prácticamente dichas partículas). Teniendo en cuenta estas emisiones que no son de CO₂ y el multiplicador, el IPCC calcula que la aviación es responsable de aproximadamente el 3% del total del impacto climático debido a la actividad humanas.

En virtud del artículo 1, 4º, de la Directiva 2008/101, el texto vigente de la Directiva 2003/87 toma como emisiones históricas la media de las producidas en los años 2004-2005. La Directiva vigente incluye ahora un capítulo II sobre aviación en el cual podemos leer:

Artículo 3 *quater* Cantidad total de derechos de emisión para el sector de la aviación

1. Para el período comprendido entre el 1 de enero de 2012 y el 31 de diciembre de 2012, la cantidad total de derechos de emisión que se asignará a los operadores de aeronaves corresponderá **al 97 %** de la suma de las emisiones históricas del sector de la aviación.

2. Para el tercer período mencionado en el apartado 2 del artículo 11 que comienza el 1 de enero de 2013 y, siempre que no haya enmiendas tras la revisión a que se refiere el apartado 4 del artículo 30, para cada período subsiguiente, **la cantidad total de derechos de emisión que se asignará a los operadores de aeronaves corresponderá al 95 %** de las emisiones históricas del sector de la aviación multiplicado por el número de años del período en cuestión.

c) Sanciones por incumplimiento

Según el art. 16, los Estados miembros son los que deben fijar el régimen de sanciones aplicable a las infracciones de las disposiciones nacionales adoptadas y tomarán todas las medidas necesarias para garantizar su cumplimiento. Las sanciones previstas deben ser eficaces, proporcionadas y disuasorias.

En cuanto al régimen especial aplicable a la aviación civil internacional, las sanciones se modulan, comenzando por una multa por exceso de emisiones, que será de 100 EUR por cada tonelada equivalente de dióxido de carbono emitido para la que el titular u operador de aeronaves no haya entregado derechos de emisión. Además, los Estados miembros velarán por que se publiquen los nombres de los titulares y de los

operadores de aeronaves que hayan infringido la obligación de entregar derechos de emisión suficientes con arreglo a lo dispuesto en la Directiva (art. 16, 3º).

En caso de que un operador de aeronaves no cumpla los requisitos de la presente Directiva y que otras medidas coercitivas no hayan logrado garantizar su cumplimiento, el Estado miembro responsable de la gestión podrá solicitar a la Comisión que decida prohibir la explotación al operador de aeronaves afectado. Finalmente la Comisión tras oír al operador afectado y a los Estados miembros- puede imponer a ese operador la prohibición de volar en todo el territorio de los Estados miembros de la UE.

d) Acciones en caso de que un tercer país adopte medidas para reducir el impacto de la aviación en el cambio climático

La Directiva de 2008 tiene sin duda una vocación internacional, como no podía ser menos en esta materia. Por eso señala que, aun cuando la UE no es Parte contratante en el Convenio de Chicago, sí lo son todos los Estados miembros, que también son miembros de la OACI. Los Estados miembros siguen apoyando con otros Estados de la OACI la labor de desarrollo de medidas, incluyendo instrumentos de mercado, para hacer frente al impacto de la aviación en el cambio climático.

Cuando un tercer país adopte medidas para reducir el impacto en el cambio climático de sus vuelos con aterrizaje en el territorio comunitario, la Comisión, previa consulta al tercer país en cuestión y al comité de cambio climático, evaluará las medidas a adoptar en consecuencia. Entre estas medidas se encuentra la modificación de la directiva para excluir los vuelos procedentes del tercer país u otras modificaciones de las actividades incluidas en el anexo I.

e) Revisión de la Directiva en 2014

El propio texto de la directiva prevé que, el 1 de diciembre de 2014 a más tardar, en base a la experiencia adquirida en su la aplicación y seguimiento, la Comisión lleve a cabo una revisión de su funcionamiento en lo que respecta a las actividades de aviación incluidas en su anexo I y pueda, si procede, presentar propuestas al Parlamento Europeo y al Consejo.

4 LA INACCIÓN DE LA OACI CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO

El tema se ha planteado en la Asamblea de la Organización para la Aviación Civil Internacional en varias ocasiones. Pero las reuniones de la Asamblea de esta Organización internacional posteriores a 2003 no han logrado adoptar un nuevo instrumento jurídico vinculante para los Estados miembros

El apéndice L de la Resolución A36-22 de la 36ª Asamblea de la OACI, celebrada en Septiembre de 2007, instaba a los Estados a no aplicar un sistema de comercio de derechos de emisiones a los operadores de aeronaves de otros Estados contratantes, excepto que se alcanzase un acuerdo mutuo entre estos Estados. Los Estados miembros de la entonces Comunidad Europea (hoy UE) y otros 15 Estados europeos formularon una reserva a esta Resolución y, en virtud del Convenio de Chicago, se reservaron el derecho a establecer y a aplicar medidas basadas en el mercado de forma no discriminatoria a todos los operadores de aeronaves de todos los Estados que prestasen servicios con destino u origen en su territorio o dentro de este.

Con posterioridad, al menos en la teoría la OACI señala que se ha comprometido firmemente a garantizar que la aviación civil internacional contribuya a paliar su impacto sobre el cambio climático. Al igual que con todas las políticas de la OACI, las que tratan el medio ambiente se desarrollan de acuerdo con el principio fundamental de que la aviación es una industria mundial y, como tal, requiere de soluciones globales.

En 2010, en su sesión de Septiembre-Octubre (la última celebrada hasta ahora), la Asamblea de la OACI adoptaba la Resolución A37-19: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente — Cambio climático¹².

En esta Declaración destacan los puntos 4 y 5 donde se lee que la Asamblea:

¹² Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 8 de Octubre de 2010) DOC 9958, pág. I-72, texto en www.icao.int

4. *Resuelve* que los Estados y organizaciones pertinentes trabajarán por intermedio de la OACI para lograr una mejora media anual mundial de 2% en el rendimiento de combustible a mediano plazo hasta 2020 y una tasa anual de mejoras en el rendimiento de combustible del 2% a largo plazo de 2021 hasta 2050, como meta a la que se aspira mundialmente, calculada basándose en el volumen de combustible consumido por tonelada-kilómetro de pago efectuada;

5. *Conviene* en que **las metas que se mencionan en el párrafo 4 precedente no supondrán la imposición de obligaciones concretas a ningún Estado en particular, y que las circunstancias diferentes y respectivas capacidades** y contribución de los Estados desarrollados y en desarrollo a la concentración en la atmósfera de las emisiones de GEI provenientes de la aviación **serán las que determinen la forma en que cada Estado contribuya voluntariamente al logro de las metas mundiales a las que se aspira.**

Por otra parte, la citada Declaración contiene un anexo con los principios rectores para elaborar y aplicar medidas basadas en criterios de mercado (MBM) para la aviación internacional, todas ellas redactadas en forma blanda; por ejemplo, la medida b) afirma: “b) las MBM deberían apoyar la reducción de las emisiones GEI de la aviación internacional”

En síntesis, las soluciones concretas no llegan, acaso porque la citada Organización depende demasiado de la soberanía de cada Estado parte en la Convención de Chicago sobre su espacio aéreo; prima la soberanía sobre el daño ocasionado al clima. Tal vez haya que recordar asimismo el peso *¿indirecto?* de la Asociación para el Transporte Internacional (IATA¹³), peso excesivo en la vida de la propia OACI.

5 LA OPOSICIÓN DE LA IATA A CUALQUIER MEDIDA QUE AFECTE A LAS EMISIONES DE LAS AERONAVES

La IATA cuenta entre sus miembros a las principales líneas aéreas de larga distancia, como American Airlines, British Airways, Cathay Pacific, KLM, Lufthansa, Qantas y United Airlines.

¹³ International Air Transport Association

Hoy parece claro que “durante más de una década IATA ha liderado los esfuerzos de la industria contra las medidas regulatorias sobre cambio climático”. La estrategia de Relaciones Públicas de IATA ha apuntado a dos objetivos, practicar el ecoblanqueo o desinformación y una manipulación descarada de los impactos ecológicos¹⁴.

IATA ha ejercido presión sobre los políticos argumentando que la industria del transporte aéreo es parte de la solución al cambio climático y no del problema. Su campaña se intensificó en diciembre de 2005, cuando el directorio de IATA suscribió una estrategia para abordar el problema del cambio climático que abarcaba gran parte de la industria. Esta estrategia plantea como soluciones la incorporación de tecnologías verdes y los cambios en la infraestructura, en lugar de la introducción de impuestos a los combustibles o a las emisiones. El concepto de frenar el rápido crecimiento de la industria no está en ningún momento en discusión.

Desde entonces, IATA ha argumentado reiteradamente que la “tecnología es la clave” para resolver el cambio climático. Para respaldar esta afirmación, sostiene que las “aeronaves que ingresan a las flotas hoy son 70% más eficientes en el uso de combustible que hace 40 años”. Sin embargo, un análisis llevado a cabo por el Laboratorio Nacional Aeroespacial de Holanda descubrió que “los aviones comerciales de pasajeros de hoy no son más eficientes en el uso del combustible que sus equivalentes de hace cincuenta años, y que la afirmación de la industria de una mejora del 70% en la eficiencia en el consumo de combustibles es falsa”.

IATA también le ha restado importancia en reiteradas ocasiones al papel que le corresponde a la aviación en la generación del cambio climático, argumentando que “el transporte aéreo contribuye con una pequeña porción de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂): 2%.” En realidad, la cifra del 2% “era cierta en 1992”, pero daba cuenta “solamente de las emisiones de CO₂”.

IATA omite mencionar el impacto sobre el calentamiento global de las emisiones de óxido de nitrógeno, de las nubes cirrus y las estelas de condensación – todas generadas por la aviación- cuyos impactos son entre dos y cinco veces mayores que los del CO₂.

¹⁴ <http://www.angrymermaid.org/es/iata.html>, consultada el 24 de Abril de 2012.

Antes de la cumbre del Clima celebrada en Copenhague, dice este mismo documento, que “IATA dio un golpe anticipado en septiembre de 2009 en la Cumbre de Naciones Unidas sobre Cambio Climático en Nueva York cuando el Director Ejecutivo de British Airways, Willie Walsh, anunció que la industria de la aviación reduciría sus emisiones de carbono al 50% respecto de los niveles del 2005 para el año 2050. El anuncio tenía el objetivo de minar la regulación de la industria en las negociaciones del clima de diciembre.

El anuncio de Willie Walsh fue recibido con escepticismo por los grupos ambientalistas y la prensa. Greenpeace lo definió como “apenas algo más que un truco elaborado, cuyo objetivo es hacerle creer al mundo que la industria de transporte aéreo se toma en serio el cambio climático, mientras sigue con sus negocios como de costumbre”. The Times informó que el objetivo era “acallar los llamados a nuevos impuestos para la aviación y las críticas sobre la falta de diligencia que han mostrado en la lucha contra el cambio climático”.

En el comunicado nº 33 de IATA (6 de Junio de 2011, Singapur)¹⁵ se afirma textualmente: “IATA pide que Europa abandone su plan para incluir a la aviación internacional en su Programa de Comercio de Emisiones (ETS) a partir de 2012. La falta de coordinación y las medidas punitivas distorsionan los mercados regionales y minan los esfuerzos globales para reducir las emisiones. El Programa de Comercio de Emisiones de la UE es un robo a mano armada de 1.500 millones dólares que no hará nada para reducir las emisiones. BASTA! a las acciones sin visión de futuro de Europa. Es hora de tomar en serio el cambio climático y ser honesto en el desarrollo de soluciones globales”, dijo Bisignani”.

Por otro lado, el 20 de Abril de 2012, el Diario On Line del Agente de Viajes NEXOTUR¹⁶ reproducía la siguiente información: “La Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA) ha calificado a las tasas de emisiones aprobadas por la Unión Europea (UE) de “contraproducentes y ofensivas a la soberanía nacional de los países extracomunitarios”.

¹⁵ www.iata.org/pressroom/pr/Documents/2011-06-06-02-sp.pdf consultado el 24 de Abril de 2012

¹⁶ www.nexotur.org, consultado el 26 de Abril de 2012

“La intrusión en la aviación internacional por parte de la UE mediante el esquema de tasa de emisiones es contraproducente, puesto que la actuación regional distorsiona los mercados y no tiene un impacto positivo en las medidas globales coordinadas por la Asociación Internacional de la Aviación Civil (OACI)”, ha señalado Tony Tyler, director general y consejero delegado de IATA. “Además de esto, la aproximación unilateral y extra-territorial a este asunto puede ser vista por las naciones no europeas como un ataque a su soberanía”, ha advertido.

El directivo de IATA ha añadido que, “dado que ningún país desea una guerra comercial”, espera que la UE se retracte en sus planes actuales y estudie soluciones coordinadas con la comunidad internacional a través de OACI.

6 LA IATA PIERDE LA BATALLA JUDICIAL ANTE EL TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UE

El 16 de diciembre de 2009, Air Transport Association of America, (ATA) y American Airlines Inc., (Continental Airlines Inc., United Airlines Inc. y Secretary of State for Energy and Climate Change) como demandantes. Participan International Air Transport Association (IATA), National Airlines Council of Canada (NACC), Aviation Environment Federation, WWF UK, European Federation for Transport and Environment, Environmental Defense Fund, Earthjustice, interpusieron una demanda ante la High Court of Justice (England & Wales), Queen’s Bench Division (Administrative Court) (Reino Unido) solicitando que anulara las medidas de transposición de la Directiva 2008/101 en el Reino Unido, cuya adopción es competencia del Secretary of State for Energy and Climate Change. En apoyo de su recurso, invocaron la ilegalidad de dicha Directiva con respecto al Derecho convencional y consuetudinario internacional. En apoyo de su recurso, invocaron la ilegalidad de dicha Directiva con respecto al Derecho convencional y consuetudinario internacional¹⁷

¹⁷ <http://curia.europa.eu>, as. C-366/10

El Tribunal británico formuló una solicitud de recurso prejudicial ante el Tribunal de Justicia de la UE preguntando:

1) En el presente asunto, ¿se pueden invocar todas o algunas de las siguientes normas del Derecho internacional para impugnar la validez de la Directiva 2008/101/CE, con el fin de incluir las actividades de aviación en el régimen comunitario de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero de la Unión [...]:

a) el principio de Derecho consuetudinario internacional según el cual cada Estado tiene soberanía plena y exclusiva sobre su propio espacio aéreo;

b) el principio de Derecho consuetudinario internacional según el cual ningún Estado puede pretender válidamente someter parte alguna de la alta mar a su soberanía;

c) el principio de Derecho consuetudinario internacional de libertad de sobrevolar la alta mar;

d) el principio de Derecho consuetudinario internacional según el cual las aeronaves que sobrevuelan la alta mar están sujetas a la exclusiva competencia de su país de matrícula, salvo lo expresamente previsto por tratados internacionales;

e) el Convenio de Chicago (en concreto, sus artículos 1, 11, 12, 15 y 24);

f) el Acuerdo “de cielos abiertos” (en concreto, sus artículos 7, 11, apartado 2, letra c), y 15, apartado 3);

g) el Protocolo de Kyoto (en concreto, el artículo 2, apartado 2)?

2) ¿Es inválida la Directiva [2008/101]... por vulnerar alguno o varios de los principios del Derecho consuetudinario internacional citados [en la primera cuestión]?

Acerca del argumento de la extraterritorialidad de la Directiva europea, el Tribunal de Justicia de la UE observó que la Directiva solo se aplica si los operadores del avión utilizan una ruta comercial con origen o destino en un aeropuerto situado en el territorio de la UE. Por lo tanto, decidió que la Directiva no es contraria al principio de soberanía territorial de terceros estados ya que la medida es aplicable solamente cuando los aviones están físicamente en el territorio de uno de los estados miembros de la Unión y

por ello se encuentran bajo la jurisdicción ilimitada de la UE.

RESPONDE EL TJUE:

“Sólo el TJ UE es competente para declarar la invalidez de un acto de la Unión, como la Directiva 2008/101” (p. 48)

1) De los principios y disposiciones del Derecho internacional mencionados por el tribunal remitente, sólo pueden ser invocados

– el principio según el cual cada Estado tiene soberanía plena y exclusiva sobre su propio espacio aéreo;

– el principio según el cual ningún Estado puede pretender válidamente someter parte alguna de la alta mar a su soberanía;

– el principio que garantiza la libertad de sobrevolar la alta mar

–algunos artículos del acuerdo de cielos abiertos

2) El examen de la Directiva 2008/101 no ha puesto de manifiesto elementos que puedan afectar a su validez.

7 LA “COALICIÓN DE LOS REACIOS”CONTRA LOS DERECHOS DE EMISIÓN

Perdida la batalla judicial por la IATA, del 22 al 23 de Febrero de 2012, un grupo de 23 países reunidos en Moscú, incluyendo Estados Unidos, Rusia, India, Argentina, Cuba, Paraguay y Japón, adoptaron una declaración conjunta llamando a la UE y sus Estados miembros de poner fin a la aplicación de la Directiva 2008/101 a los aviones y operadores aéreos de terceros países¹⁸. En su declaración, este grupo de Estados, también llamado en la prensa como la “coalición de los reacios,” califica la medida europea como una “distorsión grave del mercado y competencia injusta,” subrayando la importancia del papel de la OACI para regular las emisiones de la aviación. El grupo también trató posibles contramedidas que podían tomar, incluyendo: iniciar una querrela en el marco del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago)[ii]; impedir la participación de sus aerolíneas en el mercado de emisiones europeo; evaluar

¹⁸ Alice Bisiaux, Emisiones de la aviación: ¿Despegarán las medidas para combatir el cambio climático?, en Primer foro participativo sobre el cambio climático y comercio en América Latina <http://www.ambienteycomercio.org?p=1707>

si la medida europea contraviene a los acuerdos de la Organización Mundial del Comercio (OMC); e imponer tasas adicionales a operadores aéreos europeos.

Si el grupo de los 23 Estados decide llevar la disputa a la OMC, éste organismo tendrá que decidir si la Directiva europea es ilegal porque constituye una restricción al comercio internacional, o si está justificada como excepción por el artículo XX del GATT; esta norma prevé que los Miembros de la OMC pueden eximirse de las normas del GATT si las medidas tomadas son necesarias en dos casos: para proteger la salud y la vida de las personas y de los animales, o para preservar los vegetales; o porque son relativas a la conservación de los recursos naturales agotables.

En esta coalición destacan sobre todo China e India.

a) La reacción china

Esta reacción se orienta en una doble dirección: La prohibición a las compañías aéreas chinas de que paguen los derechos de emisión y La guerra comercial.

-La prohibición a las compañías aéreas chinas de que paguen los derechos de emisión

Noticias de Febrero-Marzo de 2012 indican la férrea oposición china. Las aerolíneas chinas no estarán autorizadas a pagar las tarifas sobre las emisiones de carbono impuestas por la Unión Europea (UE), ni tampoco a incrementar los fletes ni a añadir otros cobros consiguientes sin permiso del gobierno, anunció la Administración de Aviación Civil de China (CAAC, siglas en inglés)¹⁹. La CAAC manifestó en un comunicado que había sido autorizada por el Consejo de Estado, gabinete chino, para notificar la prohibición a todas las aerolíneas nacionales.

La decisión de la UE de imponer una tarifa a los vuelos que ingresen o salgan de sus aeropuertos en concepto de emisiones de carbono “es contraria a los principios pertinentes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático y a las normas internacionales de aviación civil”, según la declaración.

¹⁹ Ver [www/spanish.china.org.cn](http://www.spanish.china.org.cn) o también www.efeverde.com y International Centre for Trade and Sustainable Development (www.ictsd.org)

“China se opone a la decisión de la UE de imponer el esquema a las aerolíneas de fuera de la UE, y ha expresado su preocupación por dicho programa a través de diversas vías”, apunta el comunicado. “China va a considerar la adopción de las medidas necesarias para proteger los intereses de individuos y empresas chinas, según se desarrolle la cuestión”, indica el comunicado. China espera que la UE pueda encontrar soluciones adecuadas al problema, tomando en consideración las relaciones bilaterales generales, los esfuerzos conjuntos de las dos partes para combatir el cambio climático, así como el desarrollo sostenible de la industria aérea internacional.

La Comisión Europea ha advertido que las aerolíneas que no cumplan con los derechos de emisión serán multadas e incluso podría negárseles el acceso a los aeropuertos europeos. No obstante, las declaraciones de un portavoz de la comisaria europea del clima, Connie Hedegaard, apuntan a que “Europa está confiada en que las aerolíneas chinas cumplirán nuestra legislación”.

-La guerra comercial

Algunos funcionarios han sugerido que esta nueva política europea podría derivar en una “guerra comercial”, e incluso se han referido a ella como “una barrera comercial en nombre de una protección ambiental”. Después de anunciar la prohibición, China indicó que consideraría tomar medidas adicionales para defenderse.

“China considerará tomar los pasos necesarios según se desarrollen las cosas a fin de proteger los derechos de nuestros nacionales y empresas”, declaró el pasado 6 de febrero el vocero del Ministerio de Relaciones Exteriores, Lui Weimin

-Airbus denuncia el boicoteo de China por la tasa al CO2

China podría bloquear las compras de aviones comerciales a Airbus como represalia por las medidas adoptadas en la Unión Europea respecto a la denominada tasa de carbono. Aprovechando la rueda de prensa posterior a la presentación de resultados del grupo aeronáutico europeo, el consejero delegado, Louis Gallois, hizo ayer un llamamiento a las autoridades de la UE para que reduzcan las exigencias de esta normativa, respaldada por el Tribunal de Justicia de la UE.

Según Gallois, las negociaciones en marcha afectan de momento a la compra de 10 unidades de la aeronave más grande de Airbus, el A380, con capacidad para más de 500 pasajeros, y de 35 unidades del A330 de largo recorrido, algunas de las cuales habrían entrado ya en la fase de producción. En caso de materializarse la amenaza china se podría ver afectado incluso el ritmo de producción de esta aeronave. “Airbus está afectada por las represalias. El Gobierno chino se niega a aprobar los pedidos de las aerolíneas chinas”, declaró Gallois, según France Presse. También India, EE UU, Rusia, México y otros países han amenazado con una guerra comercial

El contrato en juego podría alcanzar los 7.500 millones de euros, ya que, a precio de catálogo, cada A380 supone unos ingresos para Airbus de 250 millones de euros y cada A330, 150 millones. “Solo podemos señalar a la UE las consecuencias de seguir adelante con un programa del que están en contra casi todos los países al margen de la UE”, comentó el máximo responsable de EADS-Airbus. Y subrayó que la mayor parte de los miembros de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), consideran también reprobable esta normativa que entró en vigor a principios de año y que obliga a las compañías aéreas que operan en aeropuertos europeos a comprar el equivalente al 15% de sus emisiones de CO2 como medida contra el cambio climático.

La Comisión Europea reiteró la necesidad de atajar las emisiones de gases de efecto invernadero. Bruselas recuerda que la OACI debate desde hace una década una solución sin ningún avance.

-La UE advierte a China de que mantendrá su tasa a las emisiones de aviones²⁰

Bruselas, 6 feb (EFECOM).- La Comisión Europea (CE) advirtió hoy a China de que no dará marcha atrás con la tasa sobre las emisiones de dióxido de carbono (CO2), que deben pagar todos los aviones que operen en la Unión Europea (UE), y recordó que se aplicarán multas a los incumplidores.

“La UE sigue adelante con sus políticas”, señaló en rueda de prensa

²⁰ www.euroefe.com

el portavoz de la CE para Cambio Climático, Isaac Valero, quien añadió que el Ejecutivo europeo confía en que las compañías aéreas chinas acatarán la ley comunitaria.

Valero señaló que durante el primer mes desde la entrada en vigor de la tasa, todas las aerolíneas chinas han cumplido con los pasos previstos y han solicitado los permisos para emitir CO₂ que la UE da de manera gratuita (un 80 % del total, el 15 % restante debe ser comprado por las compañías).

El portavoz señaló que las discusiones políticas entre Bruselas y Pekín continúan su curso. Sin embargo, Valero recordó que la legislación de la UE prevé la imposición de multas de 10.000 euros por cada tonelada de CO₂ emitida sin permisos, por lo que opinó que a las aerolíneas les será más costoso no cumplir con la ley que hacerlo.

Pese al fallo del TJUE antes analizado, la Asociación del Transporte Aéreo de China (ATAC) -que agrupa a las cuatro mayores aerolíneas del gigante asiático (Air China, China Eastern, China Southern y Hainan Airlines)- ha anunciado su intención de llevar a la UE ante los tribunales.

Desde marzo pasado, la ATAC defiende ante el Gobierno chino que si EEUU, Rusia y China mantienen un frente común contra la medida, difícilmente se podrá llevar a la práctica la inclusión de la aviación comercial en el sistema de comercio de derechos de emisión.

b) La reacción india

Crece el frente diplomático contra la directiva europea que obliga a todas las aerolíneas pagar por las emisiones de sus vuelos que toquen Europa. India, el país más duro en la negociación del clima en la Cumbre de Durban, ha anunciado hoy que la norma impedirá cualquier acuerdo contra el cambio climático en Naciones Unidas. Bruselas responde que su directiva avanza en la misma dirección del pacto y afirma que seguirá firme.

India ha prohibido formalmente a sus aerolíneas pagar por las emisiones, pese a que la norma entró en vigor el pasado 1 de enero. EE UU, China, Rusia y otros gigantes también se oponen. “Para mí esto es motivo de ruptura”, afirmó la ministra india de Medio Ambiente, Jayanthi Natarajan, que acusó a la UE de tomar “medidas comerciales unilaterales disfrazadas como de cambio climático”. “Creo firmemente que en lo que respecta a la

discusión de cambio climático esto es inaceptable”, concluyó, según informa Reuters²¹.

8 PERSPECTIVAS DE FUTURO

La cuestión ofrece numerosas y graves dificultades porque se entremezclan cuestiones económicas, tecnológicas, de soberanía, de intereses privados, etc., aderezadas todas ellas con lo que se ha denominado “Kyoto II”, claramente indefinido en Durban en Diciembre de 2011.

Además de la complejidad de esta problemática, existe un elevado número de actores internacionales de muy distinta naturaleza: Organizaciones Internacionales, Estados, empresas privadas, asociaciones de empresas

En tercer lugar, no debemos olvidar los diferentes intereses defendidos por cada uno de estos actores. Por ello no parece fácil alcanzar algunas conclusiones, pero sí es posible destacar las perspectivas de futuro. Entre estas perspectivas destacaremos tres positivas y una negativa:

1ª Una perspectiva razonable y universal pasaría porque la OACI asumiese su responsabilidad y trabajase por lograr un acuerdo internacional vinculante, tal como piden algunos grupos ambientalistas. Se neutralizarían así las críticas de unilateralidad por parte europea y la Comisión podría darse por satisfecha al haber forzado un planteamiento global del problema²².

Pero esa salida necesitaría unos dos años de negociaciones durante los cuales habría que encontrar soluciones transitorias de manera que, sin suspender el comercio de derechos de emisión, se podría aplicar “por ejemplo a los tráficos intraeuropeos o los intercontinentales, pero sólo mientras sobrevuelen el espacio europeo”. Un vuelo de Nueva York a Londres con varias horas sobre el espacio norteamericano y sobre el Atlántico y apenas media hora sobre Reino Unido, habría de pagar unos reducidos derechos de emisión.

²¹ Rafael MÉNDEZ, India amenaza con dinamitar la ronda del clima por la tasa europea a la aviación, El País (Madrid), 11-Abril-2012

²² Ramón CASAMAYOR, Tambores de guerra en el aire, El País (Madrid) 18 Marzo 2012.

No obstante, vistos los planteamientos soberanistas de algunos Estados y las presiones de la IATA, esta solución no parece alcanzable a un plazo medio.

2ª Una perspectiva muy significativa desde las relaciones internacionales podría aparecer o tal vez esté ya apareciendo si se produjese el establecimiento por parte de China de un sistema también de control de emisiones de la aviación civil. Algunas fuentes apuntan a que tal establecimiento parece probable a un plazo medio. Por otro lado, UE y China negocian diversos aspectos de la cuestión, lo cual no indica que necesariamente lleguen a un acuerdo.

3ª Una tercera posibilidad o perspectiva es la de aplicar flexiblemente las normas de la UE sobre derechos de emisión hasta 2014. En ese momento, al revisar la Directiva, pueden haberse alcanzado acuerdos con Estados importantes para la navegación aérea.

Pero no podemos pasar por alto la perspectiva negativa, que consiste en el mantenimiento o incluso el incremento del poder de la IATA en esta materia. La mencionada Asociación no está interesada en la lucha contra el cambio climático sino en desviar la atención de la opinión pública.

A nivel internacional sigue existiendo un fuerte grupo de negadores de la existencia del cambio climático y de sus efectos; entre ellos juega un papel destacado la IATA.

9 REFERENCIAS

BISIAUX, Alice. **Emisiones de la aviación: ¿Despegarán las medidas para combatir el cambio climático?**. In: Primer foro participativo sobre el cambio climático y comercio en América Latina. Disponible em: < <http://www.ambienteycomercio.org?p=1707>>. Acceso em: mai/2012.

CASAMAYOR, Ramón. **Tambores de guerra en el aire**. El País (Madrid), 18 Marzo 2012.

CE. Comisión Europea, Comunicación al PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSEJO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE LAS REGIONES. Análisis de las opciones para rebasar el objetivo del 20 % de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y evaluación del riesgo de fugas de carbono, COM (2010) 265 final, 26.5.2010, p. 2

COSMOCAIXA. Ecotendencias. Ecotendencias CosmoCaixa es un nuevo espacio de divulgación, reflexión y debate sobre los retos ambientales actuales y futuros, impulsado por la Obra Social "la Caixa". Ecotendencias CosmoCaixa es un espacio centrado en las últimas tendencias ambientales y sus implicaciones sociales, económicas y políticas. Disponible em: <www.ecotendenciascosmocaixa.org>. Acceso em: abr/2012.

EFEVERDE. Noticias ambientales. Disponible em: <www.efeverde.com>. Acceso em: mai/2012.

EUROEFE. Noticias ambientales e económicas. Disponible em: <www.euroefe.com>. Acceso em: mai/2012.

ICAO. International Civil Aviation Organization. Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 8 de Octubre de 2010) DOC 9958, págs. 1-72. Disponible em <www.icao.int>. Acceso em: mai/2012.

IATA. International Air Transport Association. Disponible em: <<http://www.angrymermaid.org/es/iata.html>>. Acceso em: abr/2012.

_____. International Air Transport Association. Disponible em: <www.iata.org/pressroom/pr/Documents/2011-06-06-02-sp.pdf>. Acceso em: abr/2012.

ICTSD. International Centre for Trade and Sustainable Development. Disponible em: <www.ictsd.org>. Acceso em: mai/2012.

MÉNDEZ, Rafael. **India amenaza con dinamitar la ronda del clima por la tasa europea a la aviación.** El País (Madrid), 11-Abril-2012.

ONU. Organización de las Naciones Unidas. El Secretario General de la ONU, BAN KI-MOON. PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DESARROLLO. **Informe sobre Desarrollo Humano 2007-2008.** La lucha contra el cambio climático: Solidaridad frente a un mundo dividido, p. 23.

SANCHO, Ángel G. Chueca. **Cambio Climático y Derecho Internacional.** Zaragoza (España) : Gobierno de Aragón-Fundación Ecología y Desarrollo, 2001.

UE. União Européia. Acordos Internacionais. DO L 134 de 25.5.2007, p. 4. Disponible em: <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2011:283:0001:0002:PT:PDF>>. Acceso em: mai/2012.

_____. União Européia. Acordos Internacionais. DO L 275, 25.10.2003, p. 32. Era modificada por la Directiva 2008/101, que analizamos después, y por la Directiva 2009/29/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, DOUE L 140, 5.6.2009, p. 63. Disponible em: <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:205:FULL:PT:PDF>>. Acceso em: mai/2012.

_____. União Européia. Acordos Internacionais. DOUE L 308, 24.11.2011, p. 2. Disponible em: <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/>>

LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:205:FULL:PT:PDF> Acesso em: mai/2012.

UE. União Européia. Curia. Disponível em: <<http://curia.europa.eu>>. Acesso em: mai/2012.

Recebido em 25/11/2011 - Aprovado em 10/03/2012