



:: [portada](#) :: [Ecología social](#) :: [Cambio climático](#)

12-12-2015

Acuerdo en la Cumbre del Clima de París

El comercio internacional deberá proseguir sin obstáculos, incluso en un planeta muerto

Maxime Combes

basta!

Traducido del francés para Rebelión por Beatriz Morales Bastos

Aunque está previsto que la conferencia sobre el clima termine este sábado [12 de diciembre de 2015], el 10 de diciembre se hizo público un nuevo borrador de acuerdo. Ha desaparecido cualquier referencia a los sectores de la aviación y del transporte marítimo, que constituyen casi el 10 % de las emisiones de gas de efecto invernadero. Al mismo tiempo, la organización Corporate Europe Observatory revela un documento interno de la Comisión Europea en el que promete evitar "cualquier mención explícita al comercio" en el futuro acuerdo de París. Hablando claro, las reglas del comercio deben prevalecer, incluso a costa del planeta.

Ni hablar de tocar el comercio aunque la temperatura del planeta aumente a gran velocidad, eso es lo que prevé el acuerdo que se discute entre países del mundo entero en Bourget, en el seno de la conferencia sobre el clima. El comercio internacional debe continuar aunque sea a costa de la humanidad. El 10 de diciembre se ha aportado varias pruebas nuevas al publicarse de un nuevo texto de negociación. En efecto, los ministros de los 195 Estados están a punto de eximir a los sectores de la aviación civil y del transporte marítimo de cualquier objetivo de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, esto es, el equivalente a las emisiones de Alemania (5 % de las emisiones mundiales) y de Corea del Sur (3 %)! Resulta molesto teniendo en cuenta que estos dos sectores podrían aumentar sus emisiones un 250 % de aquí a 2050 y que François Hollande deseaba «un acuerdo universal» que concierne al conjunto de los países y de las emisiones de gas de efecto invernadero.

«No se toca» la globalización de los intercambios y desplazamientos

Los objetivos nacionales de reducción de emisiones establecidos en el marco de las negociaciones internacionales nunca han cubierto estos dos sectores. ¿El motivo? Es imposible atribuir a un país en particular unas emisiones de gas de efecto invernadero que por definición son internacionales. Hace muchos años que varias ONG reclaman que se asignen unos objetivos específicos a estos dos sectores. A fuerza de convicción habían logrado que se añadiera un párrafo que comprometía a los Estados a «limitar o reducir las emisiones de gas de efecto invernadero provenientes de los combustibles utilizados en los transportes aéreos y marítimos internacionales». Corresponde a la Organización de la Aviación Civil Internacional y a la Organización Marítima Internacional precisar las modalidades.

Esta es la versión antigua del texto concerniente a las emisiones provenientes de los transportes internacionales [[1](#)]:



[Les Parties [cherchent] [devraient chercher] [autre] à limiter ou réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des combustibles de soute utilisés dans les transports aériens et maritimes internationaux, en passant par l'intermédiaire de l'Organisation de l'aviation civile internationale et de l'Organisation maritime internationale, respectivement, en vue de décider de mesures concrètes pour remédier à ces émissions, y compris l'élaboration de procédures pour incorporer les émissions provenant des combustibles de soute utilisés dans les transports aériens et maritimes internationaux dans les stratégies de développement à faible émission.]

[[Las Partes [tratan] [deberían tratar] [además] de limitar o reducir las emisiones de gas de efecto invernadero provenientes de los combustibles utilizados en los transportes aéreos y marítimos internacionales, pasando a través de la Organización de la Aviación Civil Internacional y la Organización Marítima Internacional respectivamente con vistas a decidir medidas concretas para remediar estas emisiones, incluida la elaboración de procedimientos para incorporar las emisiones de los combustibles utilizados en los transportes aéreos y marítimos internacionales en las estrategias de desarrollo con emisiones bajas]].

El compromiso era limitado. Además de ser poco vinculante, no fijaba ningún compromiso preciso y remitía las discusiones a otras instancias internacionales. Pero sin duda todavía era demasiado para algunos Estados. Demasiado para países como China y Estados Unidos a los que preocupa una extensión del mercado europeo del carbono (que, además, falla) a la aviación. También era demasiado para aquellos países que al ser plazas fuertes del comercio internacional, como Singapur, no querían ver a su gallina de los huevos de oro encuadrada por nuevas reglamentaciones climáticas. Por consiguiente, con la excusa de la simplificación del texto hecha por Laurent Fabius, presidente de la negociación, han preferido suprimir el párrafo. En el seno de la Cumbre del Clima (COP21), «no se toca» la globalización de los intercambios y de los desplazamientos.

Preservar las sacrosantas reglas de la Organización Mundial de Comercio (OMC)

Hay que lamentar otra víctima. El texto de negociación comprendía hasta aquí una opción que exigía a los países ricos que proporcionaran recursos para que los derechos de propiedad intelectual (DPI), como las patentes, por ejemplo, no constituyeran un obstáculo al acceso a las tecnologías verdes. ¿El objetivo? Que los países que las necesitaran pudieran disponer de unas tecnologías y saber-hacer lo más ecológicos posible sin tener que pagar los muy caros derechos de propiedad intelectual que actualmente acompañan al conjunto de las innovaciones tecnológicas, ya sean útiles o apropiadas o no. Así pues, esta exigencia, que desde hace mucho tiempo mantienen tanto muchas ONG y asociaciones como países del Sur, no ha sido mantenida por unos Estados demasiado preocupados por preservar las sacrosantas reglas dictadas en el marco de la Organización Mundial del Comercio y de los tratados bilaterales.

Esta es la versión antigua del texto concerniente a los derechos de propiedad intelectual [2]:



d) Conformément au paragraphe 5 de l'article 4 de la Convention, les pays développés parties apportent des ressources financières pour lever les obstacles créés par les DPI et faciliter l'accès aux technologies et leur déploiement, notamment en utilisant le mécanisme financier et/ou en mettant en place un guichet de financement dans le cadre du Fonds vert pour le climat afin de prendre intégralement en charge le coût des DPI des technologies et du savoir-faire écologiquement rationnels, et ces technologies seront gratuitement fournies aux pays en développement parties afin de renforcer leur action face aux changements climatiques;

[d] Conforme al parágrafo 5 del artículo 4 de la Convención, los países desarrollados partes aportan unos recursos financieros para suprimir los obstáculos creados por los DPI y facilitar el acceso a las tecnologías y su despliegue, sobre todo utilizando el mecanismo financiero y/o estableciendo un mecanismo de financiación en el marco del Fondo Verde para el Clima para asumir íntegramente los costes de los DPI de las tecnologías y del saber-hacer ecológicamente racionales, y estas tecnologías se suministrarán gratuitamente a los países en desarrollo partes para reforzar su acción frente a los cambios climáticos.]

La lucha contra el cambio climático no debe obstaculizar el comercio

No es una sorpresa. La ONG de Bruselas Corporate Europe Observatory acaba de sacar a la luz un documento interno* de la Comisión Europea, el cual muestra que la prioridad es el comercio, no el clima puesto que la Comisión se opone a cualquier proyecto de acuerdo que se aleje de la ortodoxia librecambista. La Comisión promete en particular evitar «cualquier mención explícita al comercio» en el acuerdo, lo mismo que cualquier mención a cuestiones de propiedad intelectual. Así pues, la Unión Europea se ha salido con la suya.

He aquí un extracto del documento filtrado (véase [integro aquí](#)):

EU position for Paris

- **The EU's overall objective is to have COP decisions without any explicit mention of trade and IPR issues and to minimize discussions on trade-related issues.**
- **Any attempt to create any kind of new provision/agenda item/work programme/mechanism on trade/IPR at the UNFCCC discussions cannot be accepted.**



[Postura de la UE para París

-

El objetivo global de la UE es conseguir que en las decisiones de la COP no haya ninguna mención explícita al comercio y a cuestiones de DPI, y minimizar las discusiones sobre cuestiones relacionadas con el comercio.

-

No se puede aceptar ningún intento de crear ningún tipo de nueva provisión/punto de la agenda/programa de trabajo/mecanismo sobre comercio/DPI en las discusiones de la [Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático] UNFCCC]

Por desgracia esta tendencia no es nueva. El texto en el que se basan las negociaciones sobre el cambio climático, Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático establecida en 1992 en Rio de Janeiro, consagra la liberalización del comercio y de la inversión. Ni hablar de que «las medidas tomadas para luchar contra los cambios climáticos [...] constituyan un medio de imponer unas discriminaciones arbitrarias o injustificables en el plano del comercio internacional o unos obstáculos encubiertos a este comercio», expresa claramente su artículo 3.5.

La Unión Europea y los Estados miembros de la ONU han establecido claramente unas prioridades: las reglas del comercio deben prevalecer, aunque sea a costa del planeta. Como demuestran los resultados de los últimos veinticinco años de negociaciones, este enfoque tiene sus límites, pero sigue funcionando en el seno de la COP21. ¿Hasta que sea demasiado tarde?

Notas:

[1] [El texto completo se puede descargar aquí](#)

[2] [El texto completo se puede descargar aquí](#)

* Se refiere a <http://corporateeurope.org/climate-and-energy/2015/12/trade-trumps-climate>, N. de la t.

Fuente:

<http://www.bastamag.net/COP21-comment-le-commerce-international-a-pris-le-pas-sur-l-urgence-cli>



[matique](#)