



Consejo Económico y Social

Distr. general
26 de marzo de 2001
Español
Original: inglés

Comisión sobre el Desarrollo Sostenible

Noveno período de sesiones

16 a 27 de abril de 2001

Tema 4 del programa provisional*

Tema sectorial: la atmósfera

Informe del Grupo de Trabajo especial entre períodos de sesiones sobre transporte y atmósfera

Nueva York, 6 a 9 de marzo de 2001

Índice

	<i>Párrafos</i>	<i>Página</i>
I. Asuntos que requieren la adopción de medidas por la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible o que se señalan a su atención	1-36	3
A. Transporte.	2-21	3
1. Posibles elementos para un proyecto de decisión	2	3
2. Resumen de las deliberaciones preparado por los Copresidentes.	3-21	8
B. Protección de la atmósfera	22-36	12
1. Posibles elementos para un proyecto de decisión	22	12
2. Resumen de las deliberaciones preparado por los Copresidentes.	23-36	16
II. Otros asuntos	37	18
III. Aprobación del informe del Grupo de Trabajo	38-39	19
IV. Cuestiones de organización y otros asuntos	40-47	19
A. Apertura y duración del período de sesiones.	40-42	19
B. Elección de la Mesa.	43-44	19
C. Programa y organización de los trabajos	45	19

* E/CN.17/2001/1.

	D. Participación	46	20
	E. Documentación	47	20
Anexo			
	Lista de participantes		21

I. Asuntos que requieren la adopción de medidas por la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible o que se señalan a su atención

Introducción

1. La función del Grupo de Trabajo especial entre períodos de sesiones sobre transporte y atmósfera era servir de reunión preparatoria para el noveno período de sesiones de la Comisión sobre Desarrollo Sostenible y facilitar que la Comisión alcanzara resultados tangibles sobre las cuestiones del transporte y la protección de la atmósfera. Como se acordó durante la reunión, esas cuestiones se examinaron por separado y el Grupo de Trabajo preparó los posibles elementos de un proyecto de decisión y un resumen de los Copresidentes de los debates sobre cada tema. Esos documentos fueron elaborados por los Copresidentes del Grupo de Trabajo sobre la base de los debates sostenidos durante la reunión y las observaciones formuladas y las propuestas presentadas por los participantes sobre los proyectos preliminares, aunque no fueron negociados oficialmente.

A. Transporte

1. Posibles elementos para un proyecto de decisión

2. El Grupo de Trabajo presenta a continuación a la Comisión sobre Desarrollo Sostenible, en su noveno período de sesiones, los posibles elementos para un proyecto de decisión sobre el transporte.

Posibles elementos para un proyecto de decisión sobre el transporte

Consideraciones generales

1. La Comisión podría reiterar la pertinencia e importancia permanentes de todos los principios acordados en la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, incluido en particular el principio de que, en vista de que han contribuido en distinta medida a la degradación del medio ambiente mundial, los Estados tienen responsabilidades comunes, pero diferenciadas, como se establece en el principio 7, y podría hacer hincapié en que:

a) Los mecanismos y recursos financieros desempeñan una función clave en la ejecución del Programa 21. En general, la financiación para la ejecución del Programa 21 procederá de los propios sectores público y privado de un país. En el caso de los países en desarrollo, la asistencia oficial para el desarrollo es la fuente principal de financiación externa, y se requerirán fondos nuevos y adicionales sustanciales para el desarrollo sostenible y la ejecución del Programa 21. Por consiguiente, es preciso cumplir con urgencia todos los compromisos financieros del Programa 21, en particular los contenidos en el capítulo 33, y las disposiciones relativas a los recursos nuevos y adicionales en cantidad suficiente y previsible. Es esencial redoblar los esfuerzos para velar por que todas las fuentes de financiación contribuyan al crecimiento económico, al desarrollo social y a la protección del medio ambiente en el contexto del desarrollo sostenible y la ejecución del Programa 21;

b) Es necesario lograr un acceso favorable a tecnologías ecológicamente racionales y a su transferencia, en particular hacia los países en desarrollo, con medidas de apoyo que promuevan la cooperación tecnológica y que permitan la transferencia de los conocimientos técnicos necesarios así como el fomento de la capacidad económica, técnica y de gestión para el aprovechamiento eficiente y el desarrollo ulterior de la tecnología transferida. La cooperación técnica supone esfuerzos conjuntos de las empresas y los gobiernos, tanto los proveedores de tecnología como sus beneficiarios. Por consiguiente, esa cooperación entraña un proceso repetitivo en el que participen el gobierno, el sector privado, y las instituciones de investigación y desarrollo para obtener los mejores resultados posibles de la transferencia de tecnología. Para que se mantenga con éxito una asociación a largo plazo en materia de cooperación tecnológica se necesitará forzosamente la capacitación sistemática y el fomento de la capacidad permanentes a todos los niveles por un lapso prolongado.

2. Las decisiones sobre los problemas del transporte deberían garantizar un equilibrio entre el desarrollo económico, el desarrollo social y la protección ambiental, ya que son componentes del desarrollo sostenible interdependientes que se refuerzan mutuamente.

3. Los sistemas y servicios de transporte deberían contribuir al desarrollo económico y social como actividades eficientes y ecológicamente racionales. Tienen que ser asequibles y accesibles para garantizar la movilidad sobre una base equitativa a todos los sectores de la sociedad.

4. Los problemas a la hora de formular las políticas en el sector del transporte son complejos y multidimensionales. Las actividades relacionadas con el transporte afectan el crecimiento económico, el desarrollo social y el medio ambiente de maneras muy diversas, y entrañan problemas especiales en el contexto de la urbanización, y un conjunto de dificultades diferentes en las zonas rurales y remotas, incluidas las zonas montañosas. Las soluciones para el transporte terrestre, marítimo y aéreo son diferentes, pero también es necesario examinarlas. Las dimensiones sociales del transporte incluyen la asequibilidad y el efecto, entre otras cosas, sobre la salud y la seguridad de la comunidad, la infraestructura, los aspectos de género, las condiciones de empleo y de trabajo y la prestación de servicios para las personas con necesidades especiales.

5. Las repercusiones de las actividades relacionadas con el transporte sobre el medio ambiente tienen muchas facetas. El daño ocasionado por los accidentes y la contaminación es evidente y extenso. Las emisiones de los vehículos y otros medios de transporte son dañinos para la salud humana y para el medio ambiente en general. La demanda de servicios de transporte es significativa y probablemente aumente. Los sistemas de transporte afectan a los asentamientos humanos de diversas maneras, incluidas las condiciones urbanas y el aprovechamiento de la tierra, y podrían provocar la fragmentación del ecosistema y el hábitat.

6. Otro desafío que encaran los encargados de trazar las políticas es la gran variedad de partes interesadas cuya aportación es pertinente a la hora de formular las políticas y cuya asistencia suele ser imprescindible para aplicarlas con eficacia. Para avanzar hacia el desarrollo sostenible, es indispensable la coordinación y las consultas dentro de los gobiernos y entre ellos. Se alienta

al diálogo con las comunidades y las modalidades de cooperación con la industria.

7. La Comisión podría señalar que es imprescindible contar con sistemas de transporte eficientes, económicamente viables, socialmente aceptables y ecológicamente racionales, en especial en los países en desarrollo en los que la asequibilidad y la accesibilidad son importantes para la erradicación de la pobreza, el mejoramiento del acceso a los servicios sociales y a las oportunidades de empleo. Las perspectivas para lograr el desarrollo sostenible dependen de que se tome en cuenta el transporte en la planificación urbana y rural, en las decisiones de infraestructura pública y en las políticas y medidas encaminadas a erradicar la pobreza y a promover la igualdad de género.

8. La Comisión podría hacer hincapié en que el progreso hacia el desarrollo sostenible puede facilitarse mediante innovaciones técnicas y podría alentar la investigación y el desarrollo sobre tecnologías menos contaminantes, incluso hasta la fase de comercialización.

9. Conscientes del riesgo para la salud humana, la seguridad y el medio ambiente debido a los movimientos transfronterizos de sustancias peligrosas, incluidos los desechos nucleares, los Estados deberían actuar de manera acorde con las obligaciones respectivas contraídas en virtud de los acuerdos internacionales pertinentes.

Cooperación internacional

10. La Comisión podría destacar la importancia de la cooperación internacional en el marco del Programa 21 en lo que respecta a velar por que se tenga en cuenta el transporte en el marco general del desarrollo sostenible. Reconociendo que para alcanzar el desarrollo sostenible hará falta la cooperación internacional y la adopción de medidas concretas conforme a las circunstancias nacionales, y procurando prestar asistencia a los países en desarrollo y países con economías en transición para lograr el desarrollo sostenible, la Comisión podría recomendar que la comunidad internacional conviniera en:

a) Velar por que se disponga de financiación suficiente para, entre otras cosas, facilitar la transferencia de tecnologías menos contaminantes, promover la eficiencia energética y mejorar los sistemas de transporte utilizando todos los mecanismos e instituciones financieros pertinentes;

b) Alentar a las instituciones financieras internacionales a que consideren la posibilidad de dar prioridad a los proyectos de transporte para el desarrollo sostenible;

c) Promover el fomento de la capacidad incluso mediante programas de desarrollo de recursos humanos para los países en desarrollo basados en programas de capacitación para ampliar los conocimientos técnicos y de planificación;

d) Apoyar las asociaciones entre los sectores público y privado a fin de promover la inversión en el sector del transporte, lo que facilitará la introducción de tecnologías e infraestructura idóneas acordes con los objetivos del desarrollo sostenible sobre la base de las prioridades nacionales;

e) Desarrollar la capacidad endógena para el desarrollo y la producción de tecnologías idóneas;

f) Mejorar la reunión, la evaluación y el análisis de la información relacionada con el transporte y el conocimiento de la evolución en la adopción de políticas y la planificación a los niveles nacional, regional e internacional y fomentar el uso de las tecnologías más modernas para facilitar el intercambio de información y bases de datos;

g) Promover las iniciativas encaminadas a aumentar la conciencia del público;

h) Promover políticas de transporte encaminadas a mejorar la seguridad en el sector;

i) Promover proyectos para la construcción, modernización y conservación de la infraestructura de transporte y comunicaciones en las zonas montañosas;

j) Aplicar las recomendaciones formuladas por la Asamblea General en su decimonoveno período extraordinario de sesiones sobre la eliminación gradual del uso de gasolina con plomo¹;

k) Adoptar medidas para promover el uso de combustibles menos contaminantes.

11. La Comisión podría estimular la labor de organizaciones internacionales como la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial (ONUUDI) así como a los gobiernos a fin de promover los sistemas de transporte que mejoren aún más la seguridad y reduzcan la contaminación y otras consecuencias negativas sobre el medio ambiente. La Comisión también podría propugnar una cooperación y coordinación más estrechas entre las organizaciones relacionadas con actividades de transporte con el objetivo de lograr una mayor complementariedad y reducir al mínimo la duplicación.

Cooperación regional

12. A nivel regional podría ser conveniente que la Comisión promoviera la cooperación regional mediante una mejor utilización de las comisiones regionales de las Naciones Unidas, los bancos regionales de desarrollo, y los mecanismos y organizaciones regionales, del modo siguiente:

a) El intercambio de las mejores prácticas y la reunión y el intercambio de datos son esferas posibles de cooperación a nivel regional, tanto entre las regiones como dentro de ellas;

¹ En el apartado f) del párrafo 47 de la resolución S-19/2 la Asamblea General recomienda acelerar lo antes posible la eliminación gradual del uso de gasolina con plomo para alcanzar el objetivo de reducir los graves efectos que tiene para la salud la exposición al plomo. A ese respecto, se debe seguir prestando apoyo tecnológico y económico a los países en desarrollo para permitirles llevar a cabo la transición necesaria.

b) El análisis de la posibilidad de instituir acuerdos de contaminación transfronteriza o fortalecerlos de conformidad con las necesidades y características de cada región;

c) La financiación de proyectos de transporte para el desarrollo sostenible también podría ser adecuada a nivel regional.

Recomendaciones en el plano nacional

13. En el plano nacional, se insta a los gobiernos a que, teniendo en cuenta sus prioridades y situaciones nacionales respectivas, examinen la posibilidad de:

a) Aumentar los incentivos como parte de un conjunto de enfoques asequibles y efectivos para reducir la contaminación y mejorar la eficiencia energética;

b) Integrar las cuestiones económicas, sociales y ambientales en la adopción de decisiones en el sector del transporte;

c) Desarrollar sistemas de transporte que respondan a las necesidades del desarrollo y, en los casos en que sea asequible, reducir los efectos ambientales nocivos, entre otras cosas, por conducto de medidas encaminadas a racionalizar las corrientes de tráfico y las estructuras viales, a fin de administrar la demanda de transporte y facilitar la corriente de bienes y el acceso a ellos;

d) Alentar a los países a que sigan tomando medidas para promover el desarrollo y el aprovechamiento de una mejor tecnología de vehículos y mejorar los combustibles convencionales, así como el desarrollo y la promoción de combustibles alternativos;

e) Fomentar la participación del sector privado en el mejoramiento de la eficiencia y el control de emisiones de cada medio de transporte;

f) Continuar los esfuerzos para la eliminación gradual del uso de gasolina con plomo;

g) Promover la eficiencia en la utilización del combustible;

h) Promover el fomento de la capacidad y el uso adecuado de la tecnología de la información, incluidos los esfuerzos para mejorar la capacidad institucional local y la coordinación de las cuestiones de transporte y otras que repercutan en el transporte;

i) Facilitar, siempre que sea posible, un entorno que propicie la investigación, el desarrollo y la innovación tecnológico;

j) Promover los vínculos entre diferentes medios de transporte con miras a lograr un uso más eficiente de la infraestructura existente y aumentar el uso de los medios más eficientes;

k) Promover el acceso a sistemas de transporte público eficientes, seguros, asequibles y ecológicamente racionales, incluso para los servicios urbanos e interurbanos;

l) Seguir tomando medidas encaminadas a promover la seguridad vial;

m) Mantener y promover el acceso a sistemas de transporte asequibles y examinar las posibilidades de aumentar el uso de medios de transporte de bajo costo y de fácil acceso, incluso transporte seguro no motorizado;

n) Elaborar políticas sobre sistemas y servicios de transporte que reconozcan las posibilidades del uso integrado de la tierra y la planificación de la infraestructura, las redes de transporte público y la planificación vial como mecanismos para la gestión de la demanda de servicios de transporte y crear modalidades de uso del transporte que sean más ecológicamente racionales;

o) Promover una planificación que tenga en cuenta la perspectiva de género en los sistemas y servicios de transporte y aumentar las modalidades de participación e inclusión en la planificación del transporte, en las que se tengan en cuenta las necesidades sociales, en particular de las personas con necesidades especiales;

p) Promover la participación del público en la adopción de decisiones, con todas las partes interesadas, y el acceso a la información, entre otras cosas, para permitir a los consumidores tomar decisiones fundamentadas;

q) Invitar a los gobiernos y a las organizaciones pertinentes a que consideren la posibilidad de adoptar medidas encaminadas a la fijación de precios más justos y eficientes en el uso del transporte y la infraestructura, y desarrollar, cuando corresponda, mecanismos estratégicos que puedan medir los efectos ambientales y para la salud.

2. Resumen de las deliberaciones preparado por los Copresidentes

Introducción

3. El debate sobre las cuestiones de transporte se basó en el informe del Secretario General sobre el transporte (E/CN.17/2001/3) elaborado de conformidad con la resolución S-19/2 de la Asamblea General, sobre el Plan para la Ulterior Ejecución del Programa 21.

4. En el informe se señaló que si bien la capacidad para transportar bienes y servicios era una condición indispensable para el crecimiento económico y el desarrollo, las emisiones procedentes del sector del transporte suponían una amenaza a la salud humana y al medio ambiente. Las emisiones del sector del transporte contribuyen a aumentar los niveles mundiales de gases termoactivos, en particular de anhídrido carbónico, así como de contaminantes locales, tales como el plomo, las partículas, los óxidos de nitrógeno y los óxidos de azufre. Se prevé que las actividades del sector del transporte aumentarán a medida que crezcan la economía y la población, la urbanización y la mundialización.

5. Las decisiones de inversión en el transporte pueden promover el desarrollo sostenible si se emprenden con regulaciones del uso de la tierra que limitan la expansión urbana. En muchos países es necesario reorientar el gasto público desalentando la utilización de los vehículos privados en favor de los sistemas de transporte colectivo, así como fomentar el uso de combustibles menos contaminantes, la transferencia de tecnologías más inocuas y la mejor conservación de los vehículos. En algunas zonas urbanas ha tenido éxito el fomento del uso del transporte no motorizado e incluso el desplazamiento a pie.

6. Las necesidades de transporte de los pobres merecen mención especial. El acceso a los servicios de transporte por parte de los pobres afecta el costo de las necesidades básicas y los servicios necesarios para una vida saludable así como para la capacidad de obtener ingresos. Los pobres suelen depender de los sistemas de transporte público cuando se dispone de ellos y son asequibles y de bicicletas, tracción animal y el desplazamiento a pie.

7. En el informe se destacan las necesidades especiales de transporte de las zonas urbanas y las zonas rurales, así como los posibles efectos de la mundialización. El crecimiento del transporte aéreo tiene repercusiones para el desarrollo sostenible. Las decisiones de inversiones en el sector del transporte sobre el desarrollo sostenible tienen efectos a largo plazo que merecen ser examinados cuidadosamente por los encargados de trazar las políticas, los planificadores urbanos y todas las partes interesadas.

Consideraciones generales

8. Muchas delegaciones destacaron que el examen de la cuestión del transporte debería regirse por el principio de las responsabilidades comunes pero diferenciadas.

9. Por lo general todos estuvieron de acuerdo en que el aumento de la movilidad de las personas y la capacidad para transportar bienes y servicios eran indispensables para el crecimiento económico y el desarrollo y que el sector del transporte hacía un aporte considerable al producto interno bruto (PIB). Ahora bien, para contribuir plenamente al desarrollo económico y social, el sector del transporte debe ser eficiente y ecológicamente racional, seguro y proporcionar movilidad y accesibilidad equitativamente a todos los sectores de la sociedad. El fácil acceso al empleo, la vivienda, salud, educación y otras comodidades sociales es vital para el bienestar de las personas en las zonas rurales y urbanas. Los sistemas de transporte deficientes limitan el desarrollo de muchos países en desarrollo, en particular en los menos adelantados.

10. En general todos coincidieron en que la demanda de servicios de transporte continuará aumentando en todo el mundo dado el ritmo cada vez más acelerado de la mundialización y el rápido incremento de la urbanización en el mundo en desarrollo. El sector del transporte ha sido la fuente principal del aumento de la demanda de energía y se espera que siga aumentando en el futuro previsible. El aumento mundial de la demanda de servicios de transporte ha llevado aparejados diversos problemas importantes desde el punto de vista ambiental. Cada vez es más imprescindible encarar y aliviar esos problemas.

11. Muchas delegaciones señalaron que el acceso a un transporte asequible seguía siendo de importancia primordial para los países en desarrollo. Atender la demanda de transporte entraña costos elevados, lo que repercute considerablemente en el gasto público, los gastos empresariales y los presupuestos familiares, y afecta en particular a las familias de bajos ingresos, añadiendo otro elemento a la carga de la pobreza. Las delegaciones también se refirieron al informe del Secretario General en el que el transporte inadecuado o inasequible se señalaba factor que contribuía a la excesiva densidad de obras y población, lo que provocaba el deterioro de los entornos locales, y que los sistemas de transporte urbano también estaban asociados a un aumento de los accidentes y los efectos negativos sobre la salud humana.

12. Se señaló la importancia del papel del consumidor así como de los grupos de consumidores y el éxito o el fracaso de la promoción de las políticas de transporte que apoyaban el desarrollo sostenible. Ahora bien, el papel de los productores, incluida la industria del automóvil, es igualmente crucial para ayudar a promover los objetivos de sostenibilidad en el sector del transporte.

13. Muchas delegaciones pidieron una mayor cooperación internacional en lo que respecta a la asistencia financiera y de otro tipo para el fomento de la capacidad y la transferencia de tecnología de transporte ecológicamente racional hacia los países en desarrollo. Señalaron que podría procurarse prestar asistencia a los países en desarrollo para promover los proyectos de transporte encaminados a atender esas necesidades para el desarrollo sostenible, entre otras cosas, mediante proyectos de eficiencia energética. Muchas delegaciones dijeron que en sus países se habían tomado medidas no sólo con respecto al mejoramiento de los sistemas de transporte, sino también en cuanto a políticas que permitieran optar por combustibles de transporte menos contaminantes, como el uso de gas natural en autobuses y taxis, así como el uso de etanol como combustible alternativo y más limpio. También destacaron que era necesario desarrollar un sistema integrado de transporte terrestre, aéreo, de navegación interior y marítimo. A ese respecto señalaron que se requerían una inversión y una transferencia de tecnologías ecológicamente racionales en gran escala para promover y respaldar el desarrollo de un sistema de transporte que pudiese conectar a todos los principales centros urbanos, y en muchos países, las islas —red que es imprescindible para respaldar el desarrollo sostenible. También se señaló que el costo del transporte internacional de bienes necesitaba mantenerse bajo, a fin de ayudar a los países en desarrollo en sus esfuerzos encaminados a mejorar su bienestar y erradicar la pobreza.

14. Las delegaciones también destacaron que era responsabilidad de todos aplicar un enfoque que tuviera en cuenta las cuestiones de género con respecto al transporte, en especial que abordara las necesidades especiales de las mujeres de las zonas rurales.

15. Algunas delegaciones observaron que la expansión del sistema de transporte había aportado sin duda muchos beneficios sociales y económicos, pero también algunos problemas, y que era necesario tomar medidas para modificar las tendencias del transporte y encauzarlas por un rumbo más sostenible, y adoptar un enfoque integrado de la planificación del transporte y la prestación de servicios. Esas medidas deben tomarse a todos los niveles y por diversos actores, incluidos los gobiernos, las organizaciones internacionales e intergubernamentales, las instituciones financieras internacionales, las organizaciones no gubernamentales, el sector privado y los consumidores. Se destacó que las emisiones de gases termoactivos procedentes del sector del transporte se originaban básicamente en los países desarrollados. También se señaló que debía prestarse atención a proporcionar un acceso equitativo al transporte para las personas con necesidades especiales y tomar en cuenta esas consideraciones en la planificación del transporte y la adopción de decisiones al respecto.

16. Las mismas delegaciones tomaron nota de los importantes efectos del sector del transporte en la salud humana, ya que en todo el mundo muchas personas tienen problemas de salud como consecuencia de la contaminación ambiental y los elevados niveles de partículas y emisiones de plomo provenientes del sector del transporte pueden tener graves efectos en la salud y el desarrollo de los niños. También citaron el gran número de muertes y lesiones, especialmente provocadas por el

sector del transporte por carreteras. Algunos delegados sostuvieron que como la continuación indefinida de las actuales tendencias en el aumento de la demanda de transporte era insostenible, era preciso adoptar medidas para reducir la necesidad de viajar e influir en la elección del medio de transporte a fin de que se optara por formas de transporte más sostenibles. Se debe mejorar y alentar la utilización de medios de transporte distintos del automóvil, en particular en los países desarrollados.

17. Algunas delegaciones indicaron que los adelantos tecnológicos tienen una función esencial que desempeñar en la mitigación del impacto ambiental del sector del transporte. Si se mejoran las normas sobre vehículos y los combustibles se podrían reducir considerablemente las emisiones y obtener beneficios sustanciales para el medio ambiente y la salud humana. También observaron que en las partes del mundo en donde hay considerable movimiento de buques en las zonas costeras, las emisiones de los buques representan un porcentaje importante del total de las emisiones provenientes del transporte. También plantearon su preocupación respecto a la contribución de las emisiones de las aeronaves al aumento de la temperatura en el planeta y señalaron que era preciso hacer lo posible por reducir las emisiones y el ruido y que otorgaban gran importancia a los instrumentos técnicos y basados en el mercado. Se instó a la OACI a ampliar sus esfuerzos por reducir las emisiones y el ruido procedentes de aeronaves, a la vez que se tomó nota del aumento previsto de la contribución del tráfico aéreo al calentamiento del clima debido a las emisiones a gran altura. También se instó a la OMI a seguir trabajando para mejorar la seguridad marítima mediante la reducción de los riesgos de accidentes y a seguir reduciendo la contaminación ambiental causada por el tráfico internacional de buques. También se observó que existía un elevado riesgo para la salud humana, la seguridad y el medio ambiente a causa de los movimientos transfronterizos de desechos nucleares. Esos movimientos, especialmente el transporte marítimo, deben llevarse a cabo en cumplimiento del derecho internacional y los acuerdos regionales. También se observó que en la práctica se dispone de medios para transportar esos desechos peligrosos en forma tecnológicamente segura y racional.

18. Se citó el tercer informe de evaluación del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático, en el que se subrayó que las actividades humanas están afectando al clima de la tierra y podían tener consecuencias ecológicas y económicas importantes, por lo que sería necesario comprender la interrelación de los sistemas de transporte, la tecnología y los efectos atmosféricos locales y mundiales para planificar el futuro. Se observó que en un país se aplicaba desde 1996 la ley federal para prohibir la venta de gasolina con plomo para su uso en vehículos automotores de larga distancia y que se habían publicado recientemente nuevas normas sobre vehículos ligeros y pesados y sobre el contenido de azufre en la gasolina y el combustible diésel. La delegación también observó que era esencial incluir a todos los interesados en cualquier intento por abordar los problemas de transporte y conexos y la creación de un consenso entre el sector privado, las ONG, los organismos gubernamentales y otros grupos principales era la mejor manera de velar por que se aplicaran cabalmente las medidas convenidas.

19. Varias delegaciones señalaron que el transporte sostenible era un objetivo a largo plazo y que su consecución dependería de una combinación eficaz de criterios y de la participación y cooperación activa de muchos asociados, en los países y a nivel internacional, y mediante la integración de consideraciones económicas, sociales y ambientales en la adopción de decisiones. No será fácil equilibrar estos tres componentes del desarrollo sostenible y a veces será preciso hacer concesiones para

llegar a una situación satisfactoria. Las delegaciones también observaron que es necesario abordar los problemas y las inquietudes de las zonas rurales, que a menudo son diferentes de aquellos de los centros urbanos, pero tanto las zonas rurales como las urbanas enfrentan presiones cada vez mayores para financiar y ampliar su infraestructura de transporte.

20. Algunas delegaciones expresaron dudas acerca de la elaboración de un programa de acción internacional amplio encaminado al desarrollo sostenible del sector del transporte. Las diversas circunstancias y prioridades de los países exigirían que en los países y las regiones pudieran existir opciones de eficacia ya demostrada o prometedoras, teniendo en cuenta sus propias situaciones.

21. El Grupo de Transporte Sostenible de las organizaciones no gubernamentales señaló que la caracterización de los problemas creados por las políticas de transporte en vigor para el medio ambiente y para los pobres era adecuada y que se había establecido en forma razonable el alcance del problema. La concentración en la tecnología de los sistemas de transporte creaba la impresión errónea, sin embargo, de que tanto el problema como la solución podrían reducirse a la difusión de tecnologías más sostenibles. En cambio, la comunidad internacional de ONG creía que la naturaleza insostenible del sistema de transporte mundial reflejaba la respuesta de consumidores que en general tienen ingresos más altos a los precios, muy distorsionados por los subsidios gubernamentales y las dificultades de internalizar los costos de los factores ambientales externos y la utilización de las carreteras.

B. Protección de la atmósfera

1. Posibles elementos para un proyecto de decisión

22. El Grupo de Trabajo presenta a continuación posibles elementos para un proyecto de decisión sobre la protección de la atmósfera que podría aprobar la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible en su noveno período de sesiones.

Posibles elementos para un proyecto de decisión sobre la protección de la atmósfera

Consideraciones generales

1. La Comisión podría reiterar el principio de las responsabilidades comunes pero diferenciadas y la importancia que tiene para los países en desarrollo contar con apoyo financiero internacional adicional, apoyo para el fomento de la capacidad y la transferencia de tecnologías ambientalmente racionales de conformidad con las disposiciones del Programa 21.

2. En las decisiones relativas a la atmósfera se debería velar por que existiera un equilibrio entre el desarrollo económico y social y la protección ambiental, ya que son componentes del desarrollo sostenible interdependientes y que se refuerzan entre sí.

3. La Comisión podría hacer hincapié en que la atmósfera terrestre debe considerarse, junto con los océanos y la superficie del planeta, como uno de los tres sectores básicos e interactivos que integran el sistema mundial de sustento de la vida y que el desarrollo sostenible está vinculado de manera inseparable con el efecto que las variaciones en la propia atmósfera pueden tener en

la actividad humana, los ecosistemas y los desastres naturales. También podría observar que las actividades humanas contribuyen al aumento de los contaminantes atmosféricos, lo que tiene consecuencias para el cambio climático, el agotamiento de la capa de ozono de la estratosfera, y la contaminación del aire, en particular transfronteriza, urbana y en locales cerrados.

4. La contaminación del aire en gran escala tiene efectos negativos en la salud humana, los ecosistemas y la agricultura. Muchos países enfrentan graves problemas para gestionar el impacto de la contaminación, especialmente en las grandes ciudades. Como los contaminantes atmosféricos pueden causar daños, en algunos casos a miles de kilómetros de la fuente, las iniciativas nacionales para reducir los contaminantes podrían complementarse mediante una cooperación regional e internacional apropiada.

5. Es evidente que los países desarrollados son los responsables en mayor medida de las emisiones del pasado y el presente y deben tomar la iniciativa a ese respecto. La Comisión podría señalar que para ocuparse de los problemas atmosféricos es preciso tratar muchas cuestiones y problemas, tales como las modalidades insostenibles de consumo y producción, la igualdad y la distribución histórica de la responsabilidad, el aumento de la población, el rápido crecimiento de la urbanización, la migración a las zonas urbanas en expansión, la falta de recursos financieros y tecnológicos y la interdependencia entre la energía, el transporte y la atmósfera. A ese respecto, la Comisión podría reiterar la importancia del apoyo de la comunidad internacional. La Comisión también podría señalar los problemas de la variabilidad climática y su efecto en el desarrollo sostenible.

Cooperación internacional

6. La Comisión tal vez desee recomendar a la comunidad internacional que coopere, entre otras cosas, prestando asistencia a los países en desarrollo y las economías en transición, a fin de:

a) Prestar asistencia en el fomento de la capacidad, la investigación, la educación y la formación para prevenir y combatir la contaminación del aire, entre otras cosas, mediante el desarrollo de los recursos humanos;

b) Prestar asistencia para mejorar la recopilación, evaluación y análisis de los datos sobre las emisiones atmosféricas y el conocimiento de la evolución en la adopción de políticas y la planificación en los planos nacional, regional e internacional, y fomentar el uso de tecnología de la información apropiada para facilitar el acceso a la información y su intercambio;

c) Prestar asistencia en la elaboración e introducción de combustibles menos contaminantes y tecnologías y prácticas de reducción de la contaminación atmosférica;

d) Promover modalidades de consumo y producción sostenibles, en particular, los países desarrollados;

e) Promover la transferencia de combustibles menos contaminantes, incluidas tecnologías avanzadas para los combustibles fósiles, tecnologías para combustibles alternativos y la gestión del tránsito y prácticas conexas, entre otras cosas, mediante la participación del sector privado;

f) Proporcionar financiación suficiente, entre otras cosas, para la transferencia de tecnologías ecológicamente racionales;

g) Promover la individualización de los obstáculos y las restricciones financieros, tecnológicos e institucionales que todos los países, en particular, los países en desarrollo, enfrentan para combatir la contaminación del aire, en especial en las zonas metropolitanas, con miras a abordarlos y eliminarlos;

h) Alentar la permanente colaboración estrecha entre el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), el Centro de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (Hábitat) y otras organizaciones internacionales pertinentes y los gobiernos a fin de prestarles asistencia en la elaboración de estrategias para combatir la contaminación del aire en locales cerrados.

7. Tomando nota de la importancia de varios instrumentos jurídicos internacionales para la cooperación mundial en la protección de la atmósfera, la Comisión también podría decidir:

a) Alentar a los órganos internacionales pertinentes a seguir cooperando en la aplicación de los acuerdos multilaterales sobre el medio ambiente, incluida la cooperación entre el Protocolo de Montreal, la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, el Convenio sobre la Diversidad Biológica y la Convención de las Naciones Unidas de Lucha contra la Desertificación en los países afectados por sequía grave o desertificación, en particular en África;

b) Tomar nota de las negociaciones en curso con arreglo a la Convención Marco sobre el Cambio Climático y el Protocolo de Kyoto;

c) Subrayar la importancia de una reposición adecuada del Fondo Multilateral del Protocolo de Montreal y alentar a las partes en el Protocolo a cumplir con su obligación de contribuir con prontitud al Fondo Multilateral;

d) Alentar a los países que todavía no sean partes en el Protocolo de Montreal a considerar la posibilidad de ratificarlo o adherirse a él y sus enmiendas lo antes posible;

e) Respaldar los esfuerzos de las partes en el Protocolo de Montreal para seguir examinando los medios de promover el uso de alternativas rentables, accesibles y ambientalmente racionales de las sustancias que agotan la capa de ozono, en particular, para su utilización en los países en desarrollo.

8. Con respecto a la vigilancia de la atmósfera terrestre, la Comisión podría destacar la importancia de:

a) Fortalecer la observación sistemática de la atmósfera terrestre, incluso aumentando el uso de satélites y mejorando las estaciones de vigilancia terrestres;

b) Apoyar el programa coordinado por la OMM de medición del ozono total en la columna atmosférica desde la tierra, que tiene importancia crítica, durante el resto del decenio, a fin de determinar los posibles efectos netos del agotamiento de la capa de ozono;

c) Apoyar, según proceda, los programas internacionales de vigilancia ya establecidos, tales como el Sistema Mundial de Observación del Clima.

Cooperación regional

9. En el plano regional, la Comisión debería alentar la adopción de las siguientes medidas:

a) Fortalecer, según proceda, la cooperación en las cuestiones relacionadas con la atmósfera, que se ajuste a las necesidades y características de cada región;

b) Apoyar los acuerdos regionales en vigor para mejorar la calidad del aire y controlar la contaminación atmosférica transfronteriza;

c) Mejorar, según proceda, la vigilancia de la atmósfera y la reunión de datos sobre la contaminación atmosférica.

Recomendaciones en el plano nacional

10. En el plano nacional, se podría invitar a los gobiernos a que, teniendo en cuenta sus respectivas prioridades y circunstancias nacionales y con el apoyo de la comunidad internacional, según proceda, consideraran la posibilidad de:

a) Mejorar la reunión de datos y la vigilancia de la calidad del aire;

b) Difundir la labor de la Organización Mundial de la Salud (OMS) para preparar directrices sobre la calidad del aire y tratar de que esas recomendaciones se apliquen;

c) Seguir elaborando y aplicando estrategias sobre la calidad del aire que incluyan el control y la gestión de la contaminación atmosférica;

d) Determinar y abordar los efectos negativos de la contaminación atmosférica en la salud humana;

e) Mejorar las políticas que reducen los riesgos para la salud ambiental, entre otras cosas, mediante planes y estrategias encaminados a prevenir, mitigar y hacer frente a las enfermedades resultantes de la contaminación del aire en locales cerrados;

f) Aumentar la participación del público y el acceso para todos, incluidos los trabajadores, a información sobre la forma de reducir los riesgos para la salud causados por la contaminación atmosférica y el agotamiento de la capa de ozono;

g) Alentar la coordinación de actividades nacionales sobre las cuestiones atmosféricas;

h) Promover y dar incentivos a la difusión de las mejores técnicas disponibles y accesibles para mejorar la calidad del aire;

i) Mejorar las condiciones de vivienda, teniendo presente que esto será particularmente beneficioso para la salud de las mujeres y los niños.

2. Resumen de las deliberaciones preparado por los Copresidentes

Introducción

23. El debate sobre las cuestiones relacionadas con la protección de la atmósfera se basó en el informe del Secretario General sobre la protección de la atmósfera (E/CN.17/2001/2), preparado de conformidad con la resolución S-19/2 de la Asamblea General sobre el Plan para la Ulterior Aplicación del Programa 21.

Consideraciones generales

24. En general se convino en que debía hacerse todo lo posible por evitar introducir los problemas relacionados con el cambio climático en la labor de la Comisión y que las deliberaciones que tuvieran lugar en su noveno período de sesiones de ninguna manera debían sustituir o prejuzgar los resultados de las negociaciones en curso en la sexta conferencia de las Partes de la Convención Marco sobre el Cambio Climático.

25. Algunas delegaciones instaron a todos los Estados a ratificar y aplicar todos los convenios, protocolos y acuerdos regionales pertinentes relacionados con la protección de la atmósfera y el cambio climático.

26. Muchas delegaciones observaron que el aumento de la población, el rápido crecimiento de la urbanización, que provocaba la aglomeración en megaciudades, la falta de recursos financieros y tecnológicos, las modalidades de consumo insostenibles, la interrelación entre los problemas de la energía, el transporte y la atmósfera, entre otras cosas, exigen un criterio integrador para abordar la protección de la atmósfera, incluida la contaminación del aire local. Habida cuenta de la magnitud del problema, se señaló que debían estudiarse todos los medios posibles, como la iniciación y el mejoramiento de la cooperación regional, a fin de combatir la contaminación del aire. Destacaron la importancia de la transferencia de tecnologías apropiadas y ecológicamente racionales a los países en desarrollo como instrumento eficaz para reducir la contaminación del aire.

27. Muchas delegaciones observaron la necesidad de una reposición adecuada del fondo multilateral del Protocolo de Montreal e hicieron hincapié en que la aplicación del Protocolo y sus enmiendas se fortalecería si se proporcionaban recursos financieros adicionales al Fondo, junto con alternativas racionales y accesibles para las sustancias que agotan la capa de ozono. Señalaron los elevados costos, en particular para los países en desarrollo, de sustituir esas sustancias. No obstante, algunas delegaciones observaron que el Fondo había sido un mecanismo eficaz para prestar apoyo a los países en desarrollo en el cumplimiento de sus obligaciones en virtud del Protocolo. Una delegación dijo que el pronto pago por todos los Estados partes de sus obligaciones financieras beneficiaría el funcionamiento del Fondo.

28. Muchas delegaciones pidieron que aumentara la cooperación internacional en la asistencia financiera y tecnológica para el fomento de la capacidad, la educación, la capacitación y la concienciación del público, en particular las observaciones sistemáticas de la atmósfera terrestre y de los océanos y la superficie de la Tierra, incluidos los datos transmitidos por satélite.

29. Algunas delegaciones observaron que la contaminación del aire por partículas de materia y sustancias tóxicas tiene graves repercusiones para la salud en las zonas rurales y urbanas, así como en los ecosistemas, las cosechas y el patrimonio

arquitectónico. Para ser eficaces, las iniciativas nacionales encaminadas a reducir las emisiones deben complementarse con medidas y cooperación a nivel internacional. También tomaron nota del desproporcionado efecto que tiene en la salud de mujeres y niños la contaminación del aire en locales cerrados y que esos riesgos para la salud y la seguridad pueden mitigarse mejorando las condiciones de vivienda, la tecnología y los tipos de combustible y promoviendo la planificación y el diseño adecuado de los asentamientos humanos, junto con la participación del público.

30. Algunas delegaciones comentaron que aunque el aumento de la contaminación era una consecuencia inevitable del crecimiento económico, la vinculación entre éste y el deterioro de la calidad del aire podía y debía quebrarse, entre otras cosas, alentando el uso de combustibles menos contaminantes, tecnologías de reducción de la contaminación del aire y modalidades sostenibles de consumo y producción.

31. Algunas delegaciones señalaron la clara vinculación de los problemas de contaminación del aire locales, regionales y mundiales, tales como la contaminación atmosférica transfronteriza, el cambio climático y el agotamiento de la capa de ozono, por lo cual debía procurarse abordar esa vinculación con medidas adoptadas en los planos local, regional y mundial que fueran beneficiosas y atendieran a diversos objetivos al mismo tiempo. Las delegaciones mencionaron su firme adhesión a la convención regional de la Comisión Económica para Europa (CEPE) sobre la contaminación atmosférica transfronteriza a larga distancia, en la cual eran partes, y señalaron que su experiencia podría servir como ejemplo de cooperación regional para otras regiones. Otras delegaciones también se refirieron al histórico acuerdo sobre la contaminación atmosférica transfronteriza entre Canadá y los Estados Unidos, gracias al que se habrían reducido significativamente los contaminantes que causan la bruma industrial.

32. En la esfera de la contaminación atmosférica transfronteriza, una delegación señaló su activa contribución a la red de vigilancia de los depósitos ácidos en Asia oriental cuyo centro se había establecido en su país. Otra delegación señaló que era prematuro establecer una red mundial de vigilancia de los depósitos ácidos con metodologías en común debido a las dudas científicas. Otra delegación mencionó las iniciativas adoptadas en la región de Asia oriental con respecto a la contaminación atmosférica transfronteriza, como las emprendidas en el marco de la reunión tripartita de ministros del medio ambiente entre China, el Japón y la República de Corea y el programa subregional de cooperación ambiental en Asia nororiental. Esa delegación también consideraba que era necesario realizar un análisis a fondo de la correlación entre la eficacia de los arreglos regionales para luchar contra la contaminación atmosférica transfronteriza y la disponibilidad de recursos financieros y tecnologías. Otra delegación señaló que el establecimiento de un programa para abordar el problema del humo y la bruma transfronterizas en la región de Asia sudoriental tenía que complementarse con medidas concretas que contaran con la asistencia de las organizaciones internacionales pertinentes y de países donantes. Algunas delegaciones dijeron que en este momento sería prematuro elaborar instrumentos jurídicos en esa esfera.

33. Algunas delegaciones señalaron que era fundamental utilizar observaciones científicas y sistemáticas apropiadas para determinar los problemas y evaluar los riesgos y varias delegaciones consideraron que la mejor forma de transmitir información sobre la calidad del aire eran los inventarios de emisiones, alentando así la adopción de medidas respecto de los inventarios y los programas conexos. También

se señaló que era muy importante medir en tierra la columna total de ozono para determinar el efecto neto del agotamiento de la capa de ozono, por lo que en el próximo decenio se debería dar firme respaldo al programa conexo coordinado por la OMM. Se destacó la función de las observaciones sistemáticas para comprender mejor la atmósfera y se señaló que era esencial mejorar de la observación mundial integrada desde satélites y desde sistemas *in situ* y se sugirió la inclusión de iniciativas como la Estrategia Mundial Integrada de Observación. También se señaló que era necesario conseguir la participación plena de científicos de los países en desarrollo en el proceso de evaluación y proporcionar recursos para facilitarla.

34. Algunas delegaciones observaron que debían evitarse la introducción y el uso de sustancias que agotan la capa de ozono aún no abarcadas por las normas internacionales y que esas sustancias se debían someter cuanto antes al control del Protocolo de Montreal. También señalaron la necesidad de prestar mayor atención a los objetivos y procesos de eliminación gradual en los países en desarrollo en la consideración del cambio climático y las estrategias para reducir o eliminar gradualmente los contaminantes con efectos perjudiciales para la calidad del aire y la capa de ozono.

35. Algunas delegaciones expresaron su pleno apoyo al acuerdo mundial sobre los contaminantes orgánicos persistentes (COP), instaron a otros países a hacerse partes en el acuerdo, que beneficiará a todos los países, e instaron además a los países que estuvieran en condiciones de prestar asistencia a los países en desarrollo y las economías en transición en relación con los COP a que aportaran fondos para ayudarlos a reducirlos y eliminarlos.

36. El Grupo sobre Energía y Cambio Climático de las organizaciones no gubernamentales sugirió que si bien la planificación y gestión relacionadas con los desastres eran muy importantes, para la Comisión lo más importante era la prevención en relación con los problemas atmosféricos, el cambio climático y la contaminación del aire. También señaló que si se eliminaban todas las deficiencias en los mecanismos de aplicación del Protocolo de Kyoto se conseguiría una importante reducción del 5% de los gases de efecto invernadero, pero que esto no abordaría con eficacia la magnitud del cambio climático, que podría afectar en forma negativa e incluso posiblemente devastar a todos los países del mundo. También observó que algunos científicos han indicado que se necesitará reducir las emisiones de gases de efecto invernadero entre un 60% y un 80% para prevenir el cambio climático, pero que consideraban que esa reducción no ocurrirá con suficiente prontitud en el contexto de la Convención Marco sobre el Cambio Climático, por lo que la Comisión era el órgano intergubernamental apropiado para asumir una función de liderazgo con propuestas y recomendaciones a los gobiernos a ese respecto.

II. Otros asuntos

37. El Grupo de Trabajo no examinó ninguna cuestión en relación con este tema del programa.

III. Aprobación del informe del Grupo de Trabajo

38. En su séptima sesión, celebrada el 9 de marzo de 2001, el Grupo de Trabajo tuvo ante sí su proyecto de informe (E/CN.17/ISWG.I/2001/L.1), así como documentos oficiosos.

39. En la misma sesión, el Grupo de Trabajo tomó nota de los documentos oficiosos y aprobó el informe.

IV. Cuestiones de organización y otros asuntos

A. Apertura y duración del período de sesiones

40. El Grupo de Trabajo especial entre períodos de sesiones sobre transporte y atmósfera de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible se reunió en Nueva York del 6 al 9 de marzo de 2001, con arreglo a la decisión 1999/280 del Consejo Económico y Social, de 29 de julio de 1999. El Grupo de Trabajo celebró 7 sesiones (primera a séptima) y algunas reuniones oficiosas.

41. La Sra. Madina B. Jarbussynova (Kazajstán), Vicepresidenta de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible, declaró abierto el período de sesiones.

42. El Director de la División de Desarrollo Sostenible de la Secretaría de las Naciones Unidas formuló una declaración introductoria.

B. Elección de la Mesa

43. En su primera sesión, celebrada el 6 de marzo, el Grupo de Trabajo eligió al Sr. David Stuart (Australia) Copresidente, por aclamación.

44. En su segunda sesión, celebrada el 7 de marzo, el Grupo de Trabajo eligió al Sr. Daudi Taliwaku (Uganda) Copresidente, por aclamación.

C. Programa y organización de los trabajos

45. En su primera sesión, celebrada el 6 de marzo, el Grupo de Trabajo aprobó su programa provisional y la organización de los trabajos, que figuran en el documento E/CN.17/ISWG.I/2001/1. El programa era el siguiente:

1. Elección de la Mesa.
2. Aprobación del programa y otras cuestiones de organización.
3. Transporte.
4. Atmósfera.
5. Otros asuntos.
6. Aprobación del informe del Grupo de Trabajo.

D. Participación

46. Participaron en el período de sesiones los representantes de 36 Estados miembros de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible. Asimismo, asistieron observadores de otros Estados Miembros de las Naciones Unidas y la Comunidad Europea y representantes de organizaciones del sistema de las Naciones Unidas y secretarías de órganos creados en virtud de tratados, así como observadores de organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales.

E. Documentación

47. El Grupo de Trabajo tuvo a la vista los documentos siguientes:

- a) Informe del Secretario General sobre la protección de la atmósfera (E/CN.17/2001/2);
- b) Informe del Secretario General sobre transporte (E/CN.17/2001/3);
- c) Declaración presentada por la Federación Internacional de la Vejez, organización no gubernamental reconocida como entidad consultiva general por el Consejo Económico y Social (E/CN.17/2001/NGO/1);
- d) Documento de antecedentes sobre la protección de la atmósfera, examen de los problemas y mejoramiento de la base científica para la adopción de decisiones;
- e) Documento de antecedentes sobre la protección de la atmósfera, repercusiones del cambio climático y la variabilidad y evaluación y adaptación;
- f) Documento de antecedentes sobre el papel del transporte urbano en el desarrollo sostenible de los asentamientos humanos;
- g) Documento de antecedentes sobre transporte y desarrollo sostenible en la región de la Comisión Económica y Social para Asia Occidental;
- h) Documento de antecedentes sobre aviación y desarrollo sostenible;
- i) Documento de antecedentes sobre las “Tendencias y políticas referentes a los sistemas de transporte de las ciudades de América Latina y las implicancias para su sostenibilidad”;
- j) Documento de antecedentes sobre transporte y desarrollo sostenible en la región de la Comisión Económica para Europa.

Anexo

Lista de participantes

Estados miembros de la Comisión sobre el Desarrollo Sostenible

Alemania	Gila Altmann, Martin Lutz, Stephan Contius, Reinhard Krapp, Gert Kemper, Kristina Steenbock, Karl-Heinz Wittek, Rene Schaarschmidt, Peter Christmann, Uwe Taeger, Jessica Suplie, Hedwig Verron
Angola	
Argelia	Abdallah Baali, M. Ali Redjel
Australia	Mark Hyman, David Stuart, Kathleen Mackie, Robert Alderson, Patricia Kaye, Howard Allen, Clare Walsh, Guy O'Brien
Belarús	Sergei Ling, Uladzimir Vantsevich, Igor Kachanovsky, Andrei Popov
Bélgica	Nadine Gouzée, Günther Sleenwagen, Ulrich Lenaerts, Jean-Paul Charlier
Bolivia	
Brasil	Maria Luisa Escorel de Moraes
Camerún	
China	Sun Zhen, Liu Deshun, Zhang Megheng, Zhang Xiaolan, Chen Zhenlin, Shi Weiqiang, Wang Ling
Colombia	Alfonso Valdivieso, Andrea Alban, Maria Cristina Cardenas, Mauricio Baquero
Côte d'Ivoire	
Cuba	Bruno Rodríguez Parrilla, Rafael Dausá Céspedes, Ileidis Valiente L. Diaz, Teresita Borges, Mercedes Mostelier, Antonio Villasol, Pedro Abella, Hilda Ortiz Garcia
Dinamarca	Torben Mailand Christensen, Peter Gebert, Thure Christiansen, Niels P. Heltberg, Jens Erik Rasmussen, Annette Samuelsen, Sune Schou
España	Inocencio F. Arias, Juan Luis Flores, Jose Luis Rosello, Angel Aparicio, Carlos Lopez
Estados Unidos de América	Jonathan Margolis, Franklin Moore, David Moses, Adela Backiel, Ko Barrett, David Berry, Thomas Brennan, Ann Carey, Roger Conway, John Davison, Mark G. Hambley, Lisa Hanle, John Kavanagh, Melissa Kehoe, Daniel Magraw, Duncan Marsh, John Matuszak, Patrick Mendis, Alfreda Meyers, Camille Mittelholtz, Marina Morgenegg, Daniel Rochberg, Arthur Rypinski, Cynthia Saddy, Claudia Serwer, Ann Stewart, David Van Hoogstraten
ex República Yugoslava de Macedonia	Naste Calovski, Donka Gligorova, Goran Stevcevski, Vasko Grkov

Federación de Rusia	Y. N. Isakov, Oleg Y. Kobayakov, Dmitriy I. Maksimitchev, Sergei F. Bulgatchenco
Filipinas	
Francia	Raymond Quereilhac, Genevieve Verbrugge, Daniel Le Gargasson, Laurence Vuillaume
Grecia	Elias Gounaris, Alexios-Marios Lyberopoulos, Andreas Kambitsis
Guatemala	Gert Rosenthal, Silvia Corado
Guyana	Alison Drayton, George Talbot
Hungría	Zita Geller, Sandor Mózes
Irán (República Islámica del)	Bagher Asadi, Mohammad Reza Salamat, Hussein Moeeni, Mohsen Esperi
Italia	Sergio Vento, Massimo Macchia, Pier Benedetto Francese, Corrado Cline, Giovanni Brauzzi, Fabio Cassese, Valeria Rizzo, Massimo Martinelli, Gloria Visconti, Antonio Strambaci Scarcia, Roberto Binatti
Japón	Koichiro Seki, Masatoshi Sato, Jyotaro Horiuchi, Kazuo Yagi, Kazuhiko Kokubu, Shunichi Nakada, Toru Nagayama, Ko Koiso, Kotaro Kawamata, Toshiyuki Matsui, Kuniko Uchida, Naomasa Murakoshi
Kazajstán	Madina B. Jarbussynova
Líbano	
Madagascar	
Mali	
Mauricio	
Mauritania	
México	Mauricio Escanero, Jose Ramon Lorenzo, Arturo Ponce
Mozambique	Carlos dos Santos, Nuno Tomás, Fernando Juliao
Nicaragua	
Nueva Zelanda	Don Mackay, Trevor Hughes, Andrew Mathews, Grant Robertson, Danny Burkhard
Países Bajos	Pieter Verbeek, Vincent van den Bergen, Ralph Brieskorn, Gerard Snel, Alexandra Valkenburg, Wim C. Turkenburg
Pakistán	Shamshad Ahmad, Aizaz Ahmad Chaudhry, Imrain Ahmad Siddiqui
Paraguay	

Perú	
Polonia	Andrzej Dworzak, Izabela Kurdusiewicz
Portugal	Nuno Brito, Joao Pedro Fins-do-Lago, Cristina West, Susana Teixeira de Sampayo, Isabel Mertens, Isabel Raposo, Patricia Gaspar
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte	
República Checa	Jan Kára, Mr. Jiří Bendl, Dagmar Sucharovova
República de Corea	Lee Ho-jin, Choi Seok-young, Yoon Jong-soo, Chung Bok-young, Oh Hyun-joo, Lee Kyung-chul, Han Jin-hyun, Kim Sang-do, Jeong Young-dae
República Democrática del Congo	
República Popular Democrática de Corea	Sin Song Chol, Rim Song Chol
Sri Lanka	
Sudán	Mubarak Rahmtalla, Ilham Ibrahim Mohamed Ahmed, Anas Eltayeb Elgailani Mustafa
Tailandia	Kulkumut Singhara Na Ayudhaya, Suvat Poopatanapong
Túnez	Nejib Osman
Uganda	Daudi Taliwaku

Estados Miembros de las Naciones Unidas representados por observadores

Andorra, Arabia Saudita, Argentina, Austria, Azerbaiyán, Bangladesh, Canadá, Chile, Ecuador, Egipto, Finlandia, Haití, Indonesia, Kirguistán, Lesotho, Malta, Marruecos, Nigeria, Noruega, Panamá, República Dominicana, República Unida de Tanzania, Sudáfrica, Suecia, Tonga, Turquía, Ucrania, Venezuela.

* * *

Entidades representadas por observadores

Comunidad Europea

Organizaciones intergubernamentales

Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y la Media Luna Roja

Organizaciones no gubernamentales

Cámara de Comercio Internacional, Consejo Internacional sobre el Derecho del Medio Ambiente, Federación Internacional de la Vejez, Grupo de Transporte Sostenible de las ONG y Grupo de Energía y Cambio Climático de las ONG

Estados no miembros que mantienen misiones permanentes de observación en la Sede

Suiza

Organismos especializados y organizaciones conexas

Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, Organización Meteorológica Mundial, Organización Mundial de la Propiedad Intelectual, Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial, Organismo Internacional de Energía Atómica

Programas de las Naciones Unidas y programas conexos

Comisión Económica para Europa, Comisión Económica para Asia y el Pacífico, Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente
