



A35-WP/132<sup>1</sup>  
EX/52  
13/9/04

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**

## **ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES**

### **COMITÉ EJECUTIVO**

#### **Cuestión 15: Protección del medio ambiente**

#### **DERECHOS RELACIONADOS CON LAS EMISIONES DE LOS MOTORES DE LAS AERONAVES**

(Nota presentada por los Estados africanos<sup>2</sup>)

#### **RESUMEN**

En esta nota se resume el resultado de la labor de la OACI relativa a la elaboración de orientación para los Estados que deseen examinar los mecanismos relacionados con el cobro de derechos en función de las emisiones. En ella también se recoge la postura de los Estados africanos sobre el asunto.

La decisión de la Asamblea figura en el párrafo 4.

### **1. INTRODUCCIÓN**

1.1 De conformidad con la Resolución A33-7, la 33ª Asamblea examinó la evolución de los acontecimientos desde el 32º período de sesiones de la Asamblea en el ámbito de las emisiones de los motores de las aeronaves — comprendida una mejor comprensión de las repercusiones de las mismas y de los posibles medios con que se cuenta para limitar o reducir las emisiones de gases con efecto de invernadero procedentes de la aviación, en su Apéndice H (Repercusiones ambientales de la aviación civil en la atmósfera) y en su Apéndice I (Medidas basadas en criterios de mercado relacionadas con las emisiones de los motores de las aeronaves).

1.2 El 33º período de sesiones de la Asamblea pidió al Consejo que continuara elaborando la cuestión de los gravámenes relacionados con las emisiones a fin de alcanzar una conclusión con anterioridad al próximo período de sesiones de la Asamblea.

<sup>1</sup> La versión en francés fue proporcionada por los Estados africanos.

<sup>2</sup> Argelia, Angola, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Camerún, Cabo Verde, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Jamahiriya Árabe Libia, Kenya, Lesotho, Liberia, Madagascar, Malawi, Malí, Mauritania, Mauricio, Marruecos, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Swazilandia, Togo, Túnez, Uganda, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Zambia, Zimbabwe.

1.3 En la reunión CAEP/6 se presentaron las actividades emprendidas para cumplir con el mandato del 33º período de sesiones de la Asamblea, es decir “que realice más estudios y elabore más orientación sobre los gravámenes relacionados con las emisiones”. Esto incluía un marco para la orientación de los Estados que desean aplicar derechos relacionados con las emisiones de CO<sub>2</sub>, y se describían los aspectos pendientes y los desacuerdos que habían surgido durante la preparación del marco.

1.4 Los asuntos pendientes que se habían señalado en la etapa de preparación de la orientación, así como otros asuntos que se abordaron en la reunión CAEP/6, comprenden lo siguiente:

- a) el grado de detalle de las orientaciones (¿es la orientación que se ha preparado lo suficientemente detallada como para que los Estados la utilicen al desarrollar programas de derechos relacionados con las emisiones o se trata simplemente de una lista de asuntos que hay que abordar?);
- b) los aspectos jurídicos (la mayoría se refiere a la forma en que las políticas en materia de derechos de la OACI pueden aplicarse a un derecho específico respecto del CO<sub>2</sub>, e incluso si corresponde aplicarlas);
- c) el alcance geográfico de los derechos (los derechos pueden imponerse en el caso de territorios soberanos, pero las emisiones también se producen en altamar y las mismas tendrían que abordarse mediante un acuerdo multilateral o mundial);
- d) la responsabilidad relativa a las emisiones (¿deberían imponerse derechos únicamente a los transportistas aéreos o a otros responsables de las emisiones?);
- e) las repercusiones de los derechos por lo que respecta a los países en desarrollo (en las medidas deberían tenerse en cuenta la relativamente pequeña contribución de los mismos al nivel general de las emisiones procedentes de la aviación);
- f) los derechos existentes en la actualidad por lo que respecta a las emisiones relacionadas con la calidad del aire local;
- g) el diseño de un derecho que no tuviera efectos en relación con los ingresos (en un análisis previo realizado por un grupo de estudio del CAEP se había llegado a la conclusión de que, a partir de la información disponible, hasta ahora el grupo de expertos no había podido desarrollar ningún tipo de parámetro de correlación lo suficientemente adecuada del rendimiento aeronave/motor en el cual pudiera basarse dicho derecho);
- h) la utilización de los fondos (se incluía una lista de las aplicaciones posibles en el marco de orientación); e
- i) la orientación sobre la forma de realizar análisis de costos/beneficios de los derechos.

1.5 Del resultado de la CAEP/6 relativo a las cuestiones mencionadas se desprende que la elaboración de más orientación sobre los mecanismos de recaudación relacionados con las emisiones exige un análisis más detenido a varios niveles, a fin de alcanzar a tener una comprensión sólida de todas las cuestiones que ello implica, para su ulterior aprobación por los 188 Estados contratantes de la OACI.

## 2. ANÁLISIS

2.1 El Consejo de la OACI reconoce que posiblemente no sería fácil resolver las complejas cuestiones mencionadas. Sin embargo, el Consejo tomó nota de algunos nuevos métodos posibles que convendría tomar en consideración a fin de reducir las repercusiones de las emisiones en el medio ambiente.

2.2 En los estudios detallados realizados por la reunión CAEP/6 para proporcionar orientación adicional a los Estados se pusieron de relieve numerosas cuestiones sobre las que todavía existe desacuerdo.

2.3 En efecto, los estudios llevados a cabo hasta la fecha en torno a los costos/beneficios de los derechos en función de las emisiones de CO<sub>2</sub> llevan a distintas interpretaciones y plantean dudas por lo que respecta a los costos/beneficios, ya que los criterios y parámetros adoptados no reflejan fielmente la situación del transporte aéreo, principalmente en el caso de los países en desarrollo.

2.4 Además, no existen medios aceptados para evaluar con precisión el costo de los daños relacionados con el cambio climático debido a las emisiones de los motores de las aeronaves. La naturaleza misma de las emisiones es mundial en cuanto a su alcance y sus repercusiones no son únicamente locales o regionales. No es posible señalar debidamente los gravámenes en función de las emisiones, ni atribuirlos directamente a las aeronaves o a la industria del transporte aéreo en su totalidad.

2.5 Las deliberaciones sobre las cuestiones planteadas demostraron que las normas fijadas en el Anexo 16, Volumen II sobre las emisiones relativas a CO, NO<sub>x</sub>, HC, partículas, etc, están destinadas a reducir la repercusión de los motores de las aeronaves en el medio ambiente, pero que no servirían de base para un mecanismo ni para los textos de orientación relacionados con gravámenes en función de las emisiones.

2.6 El cobro de derechos en relación con las emisiones sería perjudicial para todos los Estados en los cuales el transporte aéreo constituye una herramienta de desarrollo socioeconómico. Hablando claramente, los países en desarrollo y sus líneas aéreas se hallarán en situación desfavorable en cuanto a las operaciones, a raíz del tamaño limitado de sus mercados. Ello crearía una barrera económica debido al aumento de los costos de explotación.

## 3. CONCLUSIÓN

3.1 En la reunión CAEP/6 no pudo lograrse el consenso en cuanto al marco relativo a la orientación y, si bien todavía era posible realizar más estudios en torno a puntos planteados durante las deliberaciones, se duda que el CAEP pueda resolver estos problemas, en vista de los diferentes pareceres que existen en torno a aspectos fundamentales, a menos que el Consejo le brinde orientación adicional.

3.2 Además de las deliberaciones sobre los textos de orientación propuestos, existían ciertas preocupaciones subyacentes acerca del contexto en el cual podrían aplicarse los derechos en los tres aspectos principales que figuran a continuación:

- a) la necesidad de proteger los intereses económicos de los Estados en desarrollo;
- b) la situación actual de la industria de las líneas aéreas teniendo en cuenta el descenso del volumen de tráfico y la consiguiente reducción de la producción de CO<sub>2</sub>; y

- c) la necesidad de asegurar que las medidas adoptadas sean consecuentes con los compromisos contraídos en virtud del proceso de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC).

#### 4. **DECISIÓN DE LA ASAMBLEA**

4.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de la información que antecede;
  - b) enmendar, basándose en el proyecto de texto revisado que figura como apéndice de la nota de estudio A35-WP/76, de la OACI, el texto actual del Apéndice I (*Medidas basadas en criterios de mercado relacionadas con las emisiones de los motores de las aeronaves*) de la Resolución A33-7 de la Asamblea — *Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente*, a fin de recoger la decisión adoptada con respecto al modo de proceder en cuanto a los derechos relacionados con las emisiones.
-