



A35-WP/76
EX/25
26/7/04

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 15: Protección del medio ambiente

INFORME DEL CONSEJO SOBRE MEDIDAS DE MERCADO EN RELACIÓN CON LAS EMISIONES DE LOS MOTORES DE LAS AERONAVES

RESUMEN

En esta nota se informa sobre la labor del Consejo con respecto a la aplicación de medidas de mercado para limitar o reducir las emisiones de gases de efecto de invernadero provenientes de la aviación civil.

La decisión de la Asamblea figura en el párrafo 8.

REFERENCIAS

A35-WP/77

A35-WP/56

Informe y actas del Comité Ejecutivo del 33° período de sesiones de la Asamblea (Doc 9791)

Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea (Doc 9082)

Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional (Doc 8632)

Comunicación AN 1/17.9-97/62, de fecha 11 de junio de 1997

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En el 33° período de sesiones de la Asamblea en 2001, se dieron orientaciones para la labor de la Organización sobre emisiones de los motores de las aeronaves. Entre otras cosas, se pidió al Consejo que “continúe estudiando opciones normativas para limitar o reducir el impacto de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medio ambiente y que formule propuestas concretas, proporcione asesoramiento tan pronto como sea posible a la Conferencia de las Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMCCNU), haciendo énfasis especial en el empleo de soluciones técnicas y que al mismo tiempo continúe considerando medidas de mercado, y teniendo en cuenta las posibles implicaciones, tanto para los países en desarrollo como para los desarrollados” [véase el apartado b) de la Cláusula 3 del Apéndice H de la Resolución A33-7 de la Asamblea].

1.2 Las medidas de mercado están diseñadas para lograr objetivos ambientales a un costo inferior y de manera más flexible que las medidas de reglamentación tradicionales. La OACI ha analizado tres tipos de medidas de mercado, las medidas voluntarias, los derechos relacionados con las emisiones y el comercio de derechos de emisión. Cada una de estas medidas se encuentra en una etapa de estudio diferente en la Organización, por ejemplo según si ya existen orientaciones de la OACI. A este respecto, la Asamblea hizo solicitudes más detalladas al Consejo en el Apéndice I de la Resolución A33-7 de la Asamblea, *Medidas basadas en criterios de mercado relacionadas con las emisiones de los motores de las aeronaves*. La Asamblea pidió al Consejo que continuara “elaborando orientación para los Estados sobre la aplicación de medidas de mercado para reducir o limitar el impacto ambiental de las emisiones de los motores de las aeronaves, particularmente para mitigar el impacto de la aviación en el cambio climático” (Cláusula 1), y que evaluara “el costo y las ventajas de las diversas medidas con el fin de manejar las emisiones de los motores de las aeronaves del modo más eficaz en función del costo” (Cláusula 2).

1.3 En esta nota se proporciona información pertinente para las tres medidas de mercado, se resume el progreso desde el 33º período de sesiones de la Asamblea en cada una de estas medidas y se reseña la manera en que el Consejo propone seguir el trabajo en el trienio 2005-2007.

2. INFORMACIÓN PERTINENTE PARA LAS TRES MEDIDAS DE MERCADO

2.1 El trabajo sobre esta cuestión se ha realizado principalmente a través del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) del Consejo. Este Comité celebró su sexta reunión (CAEP/6) en febrero de 2004 y sus recomendaciones al respecto fueron aprobadas posteriormente por el Consejo en su 172º período de sesiones, en mayo de 2004.

2.2 Aunque las emisiones de los motores de las aeronaves tienen un impacto potencial tanto a nivel local como mundial, este trabajo sobre medidas de mercado se ha centrado en el impacto mundial, conforme al énfasis en la Resolución de la Asamblea. Se ha supuesto que las medidas de mercado tendrían como objetivo las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) dejando abierta la posibilidad de ampliar posteriormente el alcance a emisiones de otros gases de efecto de invernadero de la aviación.

2.3 Como se explica en las cláusulas preambulares del Apéndice H de la Resolución A33-7 de la Asamblea, el Protocolo de Kyoto a la CMCCNU insta a los países desarrollados a limitar o reducir los gases de efecto de invernadero generados por la aviación internacional, trabajando por conducto de la OACI (Artículo 2.2). Como ya se sabía que algunos Estados no tenían la intención de ratificar el Protocolo de Kyoto, en las Cláusulas dispositivas de la resolución relativa a la labor futura de la OACI sobre las emisiones de los motores de las aeronaves se hace referencia al “proceso de la CMCCNU” en vez de al Protocolo de Kyoto. Sin embargo, las novedades en cuanto al Protocolo de Kyoto — incluyendo el hecho de que aún no ha entrado en vigor, y la cuestión de si entrará o no — han evidentemente influido en el trabajo de algunos Estados sobre las medidas de mercado y, en consecuencia, el progreso ha sido más lento de lo previsto.

2.4 Como se pide en el Apéndice I de la Resolución A33-7 de la Asamblea, en el trabajo sobre medidas de mercado se ha tratado de tener en cuenta las posibles consecuencias tanto para los países en desarrollo como para los desarrollados. A este respecto, los países en desarrollo han señalado el hecho de que uno de los principios consagrados en la CMCCNU es que los países industrializados tomen la iniciativa en lo que se refiere a las emisiones. Esto ha planteado la pregunta de si se debe dar a los países en desarrollo algún tipo de tratamiento especial al definir las medidas de mercado, por ejemplo con exenciones a las líneas aéreas de esos países o a rutas hacia y desde estos países. Este tema ha quedado básicamente sin resolver en el CAEP y el Consejo le ha pedido que dé alta prioridad a dichas cuestiones en su labor futura sobre el comercio de derechos de emisión y de gravámenes en función de las emisiones.

3. **MEDIDAS VOLUNTARIAS**

3.1 En 2001, la Asamblea alentó a los Estados a que adoptaran medidas voluntarias a corto plazo para limitar o reducir las emisiones de la aviación internacional e instó al Consejo a facilitar dichas medidas formulando directrices, incluyendo un modelo de acuerdo voluntario [Resolución A33-7 de la Asamblea, Apéndice I, Cláusula 2 a)].

3.2 El CAEP elaboró un modelo de acuerdo — Memorando de acuerdo que los Estados y otras partes interesadas podrían utilizar, conjuntamente con las directrices correspondientes sobre las medidas voluntarias para limitar o reducir las emisiones de CO₂. El Consejo aprobó la recomendación de la reunión CAEP/6 de que se incluyan estos textos en el sitio web general de la OACI a fin de darlos a conocer a los Estados y a las organizaciones interesadas.

3.3 Como parte de su labor futura, el CAEP vigilará la aplicación de los acuerdos voluntarios.

4. **COMERCIO DE LOS DERECHOS DE EMISIÓN**

4.1 En 2001, la Asamblea apoyó la creación de un sistema abierto de comercio de derechos de emisión para la aviación internacional. Pidió al Consejo que formulara, con carácter prioritario, las directrices para el comercio abierto de los derechos de emisión para la aviación internacional, concentrándose en el establecimiento de las bases estructurales y jurídicas para la participación de la aviación en un sistema abierto de comercio, y que se incluyeran elementos fundamentales como presentación de informes, supervisión y cumplimiento, proporcionando al mismo tiempo la flexibilidad máxima posible, compatible con el proceso de la CMCCNU [Resolución A33-7 de la Asamblea, Apéndice I, Cláusula 2 c)].

4.2 Desde 2001 se ha progresado mucho en la esfera del comercio de los derechos de emisión. Dentro del proceso de la CMCCNU, los Estados han acordado algunos de los detalles técnicos para los programas de comercio de los derechos de emisión en lo relativo a los gases de efecto de invernadero. Mientras tanto, algunos Estados y organismos regionales han anunciado planes para introducir programas de comercio de derechos de emisión. En el momento, ninguno de ellos incluye emisiones provenientes de la aviación internacional.

4.3 Reconociendo la complejidad de la petición de la Asamblea en estas nuevas circunstancias, el CAEP solicitó la asistencia de consultores para explorar diversas opciones de comercio de los derechos de emisión y sus consecuencias. El informe de consultoría, una vez completado, podría ser un recurso valioso de información sobre el concepto de comercio de los derechos de emisión en la aviación, para ayudar a preparar orientaciones para los Estados y la comunidad aeronáutica.

4.4 A la luz de este trabajo, la reunión CAEP/6 analizó tres posibles formas de implantar un sistema abierto de comercio de los derechos de emisión. Se recomendó — y el Consejo lo aprobó posteriormente — que la labor futura se concentrara en dos enfoques. En el primero, la OACI apoyaría la creación de un sistema voluntario de comercio que podían proponer los Estados y organizaciones internacionales interesadas. En el segundo, la OACI proporcionaría orientaciones que los Estados podrían aplicar, según corresponda, para incluir las emisiones de la aviación internacional en los programas de comercio de derechos de emisión de los Estados, de conformidad con el proceso de la CMCCNU.

5. IMPOSICIÓN DE DERECHOS POR EMISIONES

5.1 El 9 de diciembre de 1996, el Consejo adoptó una declaración de política provisional sobre derechos e impuestos sobre las emisiones en forma de resolución, en la que el Consejo tomaba nota de las opiniones divergentes de los Estados al respecto y recomendaba encarecidamente que cualquier gravamen de ese tipo fuera en forma de derecho en vez de impuesto, y que los fondos recaudados se usaran en primera instancia para mitigar el impacto ambiental de las emisiones de los motores de las aeronaves (comunicación AN 1/17.9-97/62). En el Apéndice I de la Resolución A33-7 de la Asamblea se aclara más la orientación del Consejo al declarar que tales derechos deberían basarse en el costo de mitigar el impacto ambiental de las emisiones de los motores de las aeronaves, en la medida en que tales costos se puedan determinar debidamente y atribuir directamente al transporte aéreo. En 2001, la Asamblea reconoció la continua validez de la resolución e instó al Consejo a que continuara los estudios y elaborara más orientaciones [Resolución A33-7 de la Asamblea, Apéndice I, Cláusula 2 b)].

5.2 En respuesta a esta solicitud de la Asamblea, el CAEP elaboró un proyecto de marco de orientaciones adicionales para hacer frente a los problemas que podrían plantearse si algunos Estados impusieran derechos relacionados con las emisiones de CO₂. Sin embargo, la reunión CAEP/6 no pudo lograr un consenso sobre el uso de estas orientaciones a causa de varias cuestiones pendientes. Se llegó a la conclusión de que si bien se podrían estudiar más los puntos que habían surgido, era poco probable que sin orientaciones adicionales del Consejo, el CAEP pudiera resolver esos problemas debido a los diferentes puntos de vista sobre aspectos esenciales.

5.3 Desde entonces el Consejo ha analizado esta cuestión. Se tomó nota de que cuando en 1996 se adoptaron las orientaciones del Consejo, algunos Estados estimaron que los derechos por emisiones eran deseables y que considerarían su introducción, pero que otros Estados no tenían intención de hacerlo. En las directrices de 1996 se reconocieron estas distintas posturas. Aún ahora persiste esta dicotomía, aunque desde entonces se entiende mejor el tema. También algunos hechos han influido en las posturas de algunos Estados. En particular, algunos países industrializados han contraído nuevos compromisos con respecto a los gases de efecto de invernadero.

5.4 Hay varias cuestiones pendientes que tendrían que resolverse para poder avanzar. Entre ellas figuran las siguientes (el orden de la lista no refleja necesariamente el orden de importancia):

- a) Si algunos Estados impusieran derechos por emisiones de CO₂, podría haber efectos desfavorables en otros Estados, por ejemplo, los beneficios derivados del transporte aéreo podrían reducirse y los costos de sus líneas aéreas podrían aumentar. Hay preocupación particular por repercusiones en los países en desarrollo (también véase el párrafo 2.4 anterior).
- b) Dado que la justificación para imponer derechos por emisiones de CO₂ es la resolución de un problema ambiental mundial, surge la pregunta de cómo los Estados individuales utilizarían los fondos recaudados. Esto difiere de los derechos ambientales para resolver problemas locales (como el ruido o la calidad del aire local), en cuyo caso los usos que se le dan a los derechos se entienden mejor y se evalúan más fácilmente.
- c) La relación entre los posibles derechos por emisiones de CO₂ y las políticas existentes de la OACI sobre derechos en general (*Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea*, Doc 9082) plantea interrogantes que aún no se han resuelto completamente. Por ejemplo, dado el principio básico de las políticas de la OACI de que un derecho tiene que estar

relacionado con el costo de proporcionar una instalación o un servicio, o de aplicar medidas para reducir un efecto adverso, hay puntos de vista divergentes en relación con los tipos de costos que deberían incluirse en la base de costos (por ejemplo, el costo del perjuicio, o el costo de reducir o evitar el impacto ambiental).

- d) Dada la naturaleza mundial de los gases de efecto de invernadero, es probable que sea difícil que un derecho por emisiones de CO₂ cumpla con el criterio de que los derechos relacionados con las emisiones deberían basarse en los costos de mitigar el impacto ambiental de las emisiones de los motores de aeronave “en la medida en que se puedan determinar debidamente y atribuir directamente al transporte aéreo” (véase el párrafo 5.1 anterior).
- e) Según se explicó en el párrafo 1.2 que precede, la Asamblea destacó la importancia de abordar las emisiones de los motores de aeronave de la forma más eficiente en términos de costos. Los estudios que hasta ahora se han realizado sobre los costos y beneficios de los derechos por emisiones de CO₂ pueden interpretarse de diferentes formas, pero dan lugar a dudas sobre su rentabilidad.
- f) Hay opiniones divergentes en torno a si el proyecto de marco de orientaciones adicionales que se desarrolló en el proceso del CAEP es suficientemente detallado como para solucionar los diversos problemas que enfrentarían los Estados.

5.5 El Consejo reconoce que la solución de estas cuestiones complejas, probablemente será difícil y tomó nota de que el CAEP identificó algunos posibles enfoques nuevos, si bien esas ideas no están maduras y tendrían que desarrollarse más. El Consejo concluyó que se necesitan otros estudios, pero consideró prematuro prever el tipo de estudios que se requerirían, antes de que la Asamblea considere el tema. Se pidió al Secretario General que presentara una nota al Consejo durante su 173º período de sesiones, en noviembre-diciembre de 2004, en la que se describa un programa para desarrollar y estudiar más éste y otros asuntos conexos.

5.6 A la luz de los asuntos pendientes respecto a los derechos por emisiones de CO₂, el consejo propone a la Asamblea que recomiende a los Estados que no impongan tales derechos antes de que la OACI haya realizado esos estudios adicionales. Este aspecto se detalla más en los párrafos 6.2 y 6.3 más adelante.

6. **PROYECTO DE TEXTO PARA REMPLAZAR EL APÉNDICE I DE LA RESOLUCIÓN A33-7 DE LA ASAMBLEA**

6.1 En este período de sesiones de la Asamblea se debe examinar y actualizar la actual Resolución A33-7 de la Asamblea — *Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente*. Teniendo esto presente, se examinó y actualizó el actual Apéndice I, *Medidas basadas en criterios de mercado relacionadas con las emisiones de los motores de las aeronaves*, que se presenta en el Apéndice de esta nota para consideración de la Asamblea. (La Resolución A33-7 se considerará en su conjunto en relación con la nota A35-WP/77).

6.2 El Consejo desea destacar las siguientes enmiendas que se proponen del texto sobre gravámenes relacionados con las emisiones, a la luz de su estudio sobre este asunto (véanse párrafos 5.3 a 5.6):

- a) una nueva cláusula preambular reconociendo que en los detallados estudios que se han realizado para dar más orientaciones a los Estados se han identificado muchos problemas pendientes sobre los que hay opiniones divergentes;
- b) una nueva solicitud al Consejo para que realice estudios adicionales y formule orientaciones adicionales, con énfasis particular en los asuntos pendientes identificados en estudios anteriores [Cláusula 2 b) 5)];
- c) una nueva cláusula reconociendo que las orientaciones existentes en la OACI no son actualmente suficientes para imponer derechos por emisiones de gases de efecto de invernadero [Cláusula 2 b) 3)];
- d) para disuadir a los Estados de que impongan derechos por emisiones de CO₂ [véase párrafo 5.6), la actual cláusula 2 b) 3)], en la que se insta a los Estados a que se abstengan de introducir unilateralmente gravámenes relacionados con las emisiones incompatibles con las presentes orientaciones, sería más restrictiva. Con la enmienda, solo se instaría a los Estados a que se abstengan de introducir unilateralmente gravámenes relacionados con las emisiones [nueva numeración Cláusula 2 b) 4)].

6.3 Aunque las enmiendas anteriores recibieron el apoyo de la mayoría de los Representantes en el Consejo, los Representantes de varios Estados europeos expresaron una opinión minoritaria al respecto. Esos Estados no están convencidos de que estudios adicionales puedan tener resultados útiles. Tampoco pueden aceptar las enmiendas descritas en los párrafos 6.2 c) y d) anteriores, prefiriendo mantener el texto existente de la Resolución A33-7 que permite medidas compatibles con las actuales orientaciones de la OACI, si es necesario. Consideran que si se elimina esta posibilidad la OACI estaría dando un paso hacia atrás y que esto podría socavar la credibilidad de la OACI en el contexto de las emisiones. En esas circunstancias, esos Estados manifestaron reservas con respecto a las enmiendas propuestas sobre los gravámenes relacionados con las emisiones, así como con respecto a otras enmiendas propuestas del Apéndice I [primera oración de la Cláusula 2; Cláusula 2 a) 2) y Cláusula 2 c) 2)]

7. REPERCUSIONES FINANCIERAS DE LAS MEDIDAS PROPUESTAS¹

7.1 Se espera llevar a cabo el trabajo propuesto en los párrafos 3, 4 y 5 con los recursos disponibles del Programa 3.6, Protección del medio ambiente, del Proyecto de presupuesto por programas para 2005-2007. Sin embargo, es difícil determinar en este momento en qué medida tendría que contribuir la Secretaría en los estudios sobre el comercio de los derechos de emisión (véase el párrafo 4.4) y en cualquier otra labor sobre derechos por emisiones de CO₂ (véase el párrafo 5.5), y podrían requerirse recursos adicionales.

8. DECISIÓN DE LA ASAMBLEA

8.1 Se invita a la Asamblea a que tome nota de este informe y:

- a) haga comentarios y asesore respecto a la labor de la Organización en relación con la aplicación de medidas de mercado para limitar o reducir las emisiones de gases efecto de invernadero de la aviación civil; y

¹ Esta información se presenta sólo para indicar las posibles repercusiones financieras de las medidas propuestas. Los fondos asignados para estas medidas dependerán de la forma final del Presupuesto por programas de la Organización para 2005-2006-2007 que apruebe la Asamblea.

- b) examine el proyecto de texto que figura en el Apéndice para remplazar el actual Apéndice I de la Resolución A33-7 de la Asamblea, teniendo en cuenta la información de esta nota y, en particular, los aspectos mencionados en los párrafos 6.2 y 6.3 anteriores.

APÉNDICE

PROYECTO DE REVISIÓN DEL APÉNDICE I DE LA RESOLUCIÓN A33-7 DE LA ASAMBLEA

Medidas basadas en criterios de mercado relacionadas con las emisiones de los motores de las aeronaves

Considerando que el Apéndice H de esta Resolución establece el contexto general en que las opciones de políticas, incluyendo las medidas basadas en criterios de mercado, se consideran como medio para limitar o reducir las repercusiones de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medio ambiente;

Considerando que las medidas basadas en criterios de mercado están destinadas a lograr objetivos relacionados con el medio ambiente a un costo inferior y de manera más flexible de las medidas de reglamentación tradicionales;

Considerando que en los últimos años los gobiernos han reconocido cada vez más la necesidad de que cada sector económico pague todo el costo de los daños ecológicos que ocasiona y que el asunto de las medidas basadas en criterios de mercado para la protección del medio ambiente, incluyendo los derechos o impuestos sobre el transporte aéreo, un sistema de comercio de los derechos de emisión o medidas voluntarias, se ha planteado, por ejemplo, en el contexto del control de las emisiones de gases de efecto de invernadero;

Considerando que el Principio 16 de la Declaración de Río sobre el medio ambiente y desarrollo (1992) señala que “las autoridades nacionales procurarán fomentar la asunción de los costos ambientales y el uso de instrumentos económicos, teniendo en cuenta el criterio de que el que contamina debe, en principio, cargar con los costos de la contaminación, teniendo debidamente en cuenta el interés público y sin distorsionar el comercio ni las inversiones internacionales”;

Considerando que el Protocolo de Kyoto trata de forma diferente las emisiones internacionales y las nacionales provenientes del sector de la aviación, que se ha tomado nota de las posibles ventajas de la armonización del tratamiento de ambas categorías de emisiones, y que se ha reconocido que algunos Estados o grupos de Estados ya están tomando medidas para formular opciones destinadas a reducir las emisiones de los sectores nacionales, incluyendo las emisiones de la aviación interior;

Considerando que las políticas de la OACI hacen una distinción conceptual entre derechos e impuestos, dado que “un derecho es un gravamen destinado y aplicado específicamente para recuperar los costos del funcionamiento de las instalaciones y los servicios proporcionados a la aviación civil, y un impuesto es un gravamen destinado a recaudar ingresos para el gobierno nacional o local que generalmente no se aplica a la aviación civil en su totalidad ni en función de los costos correspondientes”;

Considerando que la OACI ha elaborado criterios para dar orientación a los Estados en materia de impuestos (*Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional*, Doc 8632), en que se recomienda, entre otras cosas, la exención recíproca de todos los impuestos cobrados sobre el combustible cargado a bordo de las aeronaves para servicios aéreos internacionales, criterio aplicado en la práctica mediante acuerdos bilaterales de transporte aéreo, y que también exhorta a los Estados a que reduzcan o eliminen en la medida más amplia posible los impuestos relacionados con la venta o el uso de servicios de transporte aéreo internacional;

Considerando que el Artículo 15 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* contiene disposiciones respecto a los derechos aeroportuarios y otros similares, incluyendo el principio de no discriminación, y que la OACI ha elaborado criterios para dar orientación a los Estados en materia de derechos (*Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea*, Doc 9082), incluyendo orientación concreta sobre los derechos relacionados con el ruido;

Considerando que el Consejo de la OACI ha adoptado el 9 de diciembre de 1996 una declaración de políticas de carácter provisional sobre derechos e impuestos relacionados con las emisiones en forma de resolución, en la que el Consejo recomienda firmemente que tales gravámenes tengan la forma de derechos y no de impuestos y que los fondos recaudados se utilicen en primer lugar para mitigar las repercusiones de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medio ambiente;

Considerando que esos derechos deberían basarse en los costos de mitigar las repercusiones de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medio ambiente, en la medida en que estos costos puedan ser identificados correctamente y atribuidos en forma directa al transporte aéreo;

Tomando nota de que el Consejo ha recibido ~~un informe~~ de su Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) sobre posibles opciones relativas al empleo de medidas basadas en criterios de mercado para limitar o reducir las emisiones de los motores de las aeronaves, concentrándose inicialmente en el dióxido de carbono, y que se prevé continuar esta labor;

Tomando nota de que ~~los análisis realizados por el CAEP han demostrado que se necesitan otros estudios y orientación para usar un sistema abierto de comercio de los derechos de emisión constituye una solución rentable para limitar o reducir el dióxido de carbono procedente de para la aviación civil internacional en el largo plazo;~~

Tomando nota de que ~~en el corto plazo el CAEP preparó un modelo de acuerdo y textos de orientación para que los Estados y las partes interesadas apliquen las medidas voluntarias ³³ podrían servir como primera etapa para futuras medidas a fin de reducir aún más las emisiones a corto plazo;~~ y

Reconociendo que ~~se necesitan más estudios y más orientación para emplear gravámenes en el corto plazo;~~

Reconociendo que los extensos estudios realizados para proporcionar orientación adicional a los Estados respecto a los gravámenes relacionados con las emisiones han identificado un gran número de problemas pendientes sobre los que existen diferentes opiniones;

La Asamblea:

1. *Pide* al Consejo que continúe elaborando orientación para los Estados sobre la aplicación de medias basadas en criterios de mercado a fin de reducir o limitar las repercusiones de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medio ambiente, particularmente para mitigar las repercusiones de la

aviación en el cambio climático; y que continúe elaborando propuestas concretas y proporcione asesoramiento tan pronto como sea posible a la Conferencia de las Partes en la Conferencia Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMCCNU);

2. *Alienta* a los Estados y al Consejo a que, teniendo en cuenta los intereses de todos los interesados ~~incluido el impacto potencial en el mundo en desarrollo~~, evalúen el costo y las ventajas de las diversas medidas, ~~incluyendo las existentes~~, con el fin de abordar las emisiones de los motores de las aeronaves del modo más eficaz en función del costo, y a que adopten medidas compatibles con el marco descrito seguidamente, y a los Estados a que se esfuercen por tomar medidas de forma sistemática, tanto para las emisiones de la aviación interior como de la internacional:

a) Mecanismos voluntarios

- 1) *Alienta* a los Estados y ~~a las~~ otras partes interesadas, a que adopten medidas ~~de corto plazo~~ para limitar o reducir las emisiones procedentes de la aviación internacional, en particular por medio de mecanismos voluntarios y a que mantengan informada a la OACI; y
- 2) ~~Insta al Consejo a~~ *Pide* al Secretario General que facilite ~~las~~ dichas medidas ~~elaborando directrices (por ejemplo, para cuantificar, supervisar y verificar la reducción de las emisiones o las medidas adoptadas)~~ proporcionando las directrices que la OACI preparó para dichos mecanismos, ~~incluyendo~~ ~~incluido~~ un acuerdo voluntario modelo, ~~según corresponda~~, y a que trabaje para asegurarse de que los que adopten medidas tempranas se ~~beneficiarán~~ ~~beneficien~~ de las mismas y no se ~~perjudicarán~~ ~~perjudiquen~~ posteriormente por hacerlo;

b) Gravámenes relacionados con las emisiones

- 1) *Confirma* la validez de la Resolución del Consejo del 9 de diciembre de 1996 sobre los gravámenes relacionados con las emisiones;
- 2) *Insta* a los Estados a que sigan la orientación actual que contiene dicha Resolución;
- 3) *Reconoce* que la actual orientación de la OACI no es suficiente en este momento para la aplicación de derechos por emisiones de gases de efecto de invernadero;
- 3)4) *Insta* a los Estados a que se abstengan de tomar medidas unilaterales para introducir gravámenes relacionados con las emisiones ~~que sean incompatibles con la orientación actual~~; y
- 4)5) ~~Insta al Consejo a que realice más estudios y elabore más orientación sobre el asunto~~ *Pide* al Consejo que realice otros estudios y elabore orientaciones adicionales sobre el asunto, con énfasis en los problemas pendientes identificados en estudios anteriores;

c) Comercio de los derechos de emisión

- 1) *Respalda* el ~~continuo~~ desarrollo de un sistema abierto de comercio de los derechos de emisión para la aviación internacional; y

- 2) Pide al Consejo que en su futura labor sobre este asunto, se concentre en dos enfoques. En un enfoque, la OACI apoyaría el desarrollo de un sistema voluntario de comercio de derechos de emisión que los Estados interesados y las organizaciones internacionales podrían proponer. En el otro enfoque, la OACI proporcionaría orientaciones que los Estados podrían utilizar, según corresponda, para incluir las emisiones procedentes de la aviación internacional en los planes de comercio de derechos de emisión de los Estados, conforme al proceso de la CMCCNU. ~~elabore con prioridad las directrices para el comercio abierto de los derechos de emisión para la aviación internacional, concentradas en el establecimiento de las bases estructurales y jurídicas para la participación de la aviación en un sistema abierto de comercio de los derechos y que incluyan elementos fundamentales como presentación de informes, supervisión y cumplimiento, proporcionando al mismo tiempo la flexibilidad requerida para que sean compatibles con el proceso CMCCNU en la mayor medida posible.~~ En ambos casos, el Consejo debería asegurar que las directrices para un sistema abierto de comercio de derechos de emisión establezcan las bases estructurales y jurídicas para la participación de la aviación en este sistema, incluyendo elementos fundamentales como la presentación de informes, la supervisión y el cumplimiento.