



**ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES**  
**COMITÉ EJECUTIVO**

**Cuestión 15: Protección del medio ambiente**

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

(Nota presentada por el presidente del Comité Ejecutivo)

**NOTA DE DISCUSIÓN**

1. Se adjunta un proyecto de texto que reemplazaría el texto propuesto por el Consejo en el apéndice de la nota WP/76, según lo debatido por el Comité Ejecutivo el lunes 4 de octubre.
2. El texto tachado y el sombreado identifican las modificaciones al texto original corregido del Consejo.

— — — — —

## 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 que 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 **contratantes** 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 **contratantes** 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 **contratantes** 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;

[Tomando nota de que la política de la OACI en materia de exención de impuestos para el combustible de aviación ha sido cuestionada por algunos Estados contratantes que imponen gravámenes a otros modos de transporte y a otras fuentes de gases de efecto de invernadero;]

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 contratantes 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 informes 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 se necesitan otros estudios y orientación para usar un sistema abierto de comercio de los derechos de emisión para la aviación civil internacional a largo plazo;

Tomando nota de que el CAEP preparó un modelo de acuerdo y textos de orientación para que los Estados contratantes y las partes interesadas apliquen las medidas voluntarias a corto plazo; y

Reconociendo que los extensos estudios realizados para proporcionar orientación adicional a los Estados contratantes 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 contratantes sobre la aplicación de medidas 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 (CMNUCC);

2. *Alienta* a los Estados contratantes 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 contratantes 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 **contratantes** y otras partes interesadas, a que adopten medidas 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) *Pide* al Secretario General que facilite dichas medidas proporcionando las directrices que la OACI preparó para dichos mecanismos, incluido un acuerdo voluntario modelo y que trabaje para asegurarse de que los que adopten medidas tempranas se beneficien de las mismas y no se 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;~~
- 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~~
- [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 sobre una base [mundial] [global];]
- [4] *Insta* a los Estados que deseen introducir gravámenes relacionados con las emisiones de gases de efecto de invernadero que sólo lo hagan sobre una base de mutuo acuerdo;] y
- 5) *Insta* al Consejo a que realice más estudios y elabore más orientación 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 **contratantes** interesados y las organizaciones internacionales podrían proponer. En el otro enfoque, la OACI proporcionaría orientaciones que los Estados **contratantes** 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 **contratantes**, conforme al proceso de la CMNUCC. En ambos casos, el Consejo debería asegurar que las directrices para un sistema abierto de comercio de derechos de emisión **establezcan** **traten de** 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.