



ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 17: Protección del medio ambiente

IMPUESTOS RELATIVOS A LAS EMISIONES DE LOS MOTORES DE LAS AERONAVES

(Nota presentada por el Reino de Bahrein)

RESUMEN

Esta nota se ocupa de los actuales intentos de exigir impuestos relativos a las emisiones de los motores de las aeronaves como medio para limitarlas, así como de las consiguientes inquietudes y efectos perjudiciales que esas medidas supondrían por lo que respecta a todas las empresas de líneas aéreas, especialmente las de los países en desarrollo.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- a) instar a los Estados y las agrupaciones regionales, cuya intención sea exigir impuestos relativos a las emisiones de los motores de las aeronaves, a que reconsideren el asunto y posterguen las medidas hasta que se haya deliberado acerca de todos los aspectos de la cuestión y se llegue a un acuerdo en torno a orientaciones aprobadas por la OACI;
- b) considerar efectivamente los puntos de vista de la IATA; y
- c) instar a los Estados y organismos especializados a que procuren obtener medios efectivos para reducir las emisiones, tales como el hecho de acortar las rutas aéreas e impulsar la utilización de combustibles naturales, en lugar de recurrir a impuestos, los cuales constituyen una manera no productiva de resolver el problema.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico C, <i>Protección del medio ambiente — Minimizar los efectos perjudiciales de la aviación civil mundial en el medio ambiente.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se requieren recursos adicionales.
<i>Referencias:</i>	Convenio de Chicago de 1944 Resultados de la cuarta Conferencia mundial de transporte aéreo, 1994 Resultados de la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo, 2003 <i>Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional</i> (Doc 8632)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El último decenio se caracterizó por condiciones económicas sumamente difíciles para la industria del transporte aéreo. Alcanzando su punto extremo el 11 de septiembre de 2001, las graves restricciones económicas continuaron a raíz de los efectos de la guerra en el Golfo, la epidemia de SRAS y muchos otros sucesos similares, de los cuales el último fue la crisis financiera mundial, con su consiguiente disminución de la demanda de viajes por vía aérea y la multiplicación de las pérdidas. Cada vez que, bajo el liderazgo de la IATA, la industria desplegabla esfuerzos intensos para reducir los costos y lograr que la industria recupere su solidez y rentabilidad, un nuevo obstáculo se interponía a ello. El obstáculo más reciente es la probabilidad de que se exijan impuestos relativos a las emisiones de los motores de las aeronaves, lo cual va en contravención del Artículo 24 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y de los criterios de la OACI contenidos en el Doc 8632. Esto no sólo constituiría un obstáculo importante para las empresas de líneas aéreas, especialmente las de los países en desarrollo, para las cuales resulta sumamente difícil hacer frente a costos crecientes, sino que también limitaría la capacidad de las mismas para contribuir al mercado del transporte aéreo internacional.

1.2 Se cuestiona el hecho de que los impuestos constituyan un medio para solucionar el problema: Por lo que a esto se refiere, cabe preguntar si los fondos obtenidos gravando a la industria serían utilizados para reducir las emisiones y solucionar los problemas ambientales, por ejemplo, haciendo plantar árboles o mejorando la calidad del aire local, de acuerdo con lo solicitado por el Jefe ejecutivo de la IATA, Sr. Giovanni Bisignani. Asimismo cabe preguntar si sólo se trata de obtener mayores sumas de dinero a fin de volcarlas en el tesoro de los Estados, sin beneficios para la industria del transporte aéreo y sin que se mejore la eficiencia de las flotas aéreas ni se aliente la investigación científica en torno a la utilización de combustibles nuevos con menores repercusiones en el medio ambiente. Los Estados y las organizaciones internacionales pertinentes están plenamente convencidos de que dichos impuestos no servirán para el logro de sus objetivos, y de que es preciso encontrar soluciones y alternativas que no sobrecarguen a la industria, especialmente a la luz de las condiciones económicas actuales y las pérdidas sufridas en los últimos dos decenios.

2. INQUIETUDES

2.1 Como es sabido, los Estados y las organizaciones, comprendida la Administración árabe de aviación civil, han prestado suma atención al asunto. El Reino de Bahrein, al ser quien preside la Comisión de transporte aéreo de la Administración árabe de aviación civil, ha deliberado ampliamente sobre el asunto, pero tiene las siguientes inquietudes al respecto:

- 1) la exigencia de impuestos por una región llevará a otros Estados y regiones a imponer el mismo tipo de impuestos, con el resultado de que la industria del transporte aéreo sería la única perjudicada;
- 2) tales impuestos limitarían la participación de las líneas aéreas de los países en desarrollo. Ello iría en contravención de las recomendaciones de la cuarta Conferencia mundial de transporte aéreo de 1994 y de la Declaración de la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo de 2003;
- 3) la industria del transporte aéreo se vería sometida a crisis económicas adicionales, especialmente a la luz de su condición actual; y
- 4) tales impuestos serían contraproducentes, en lo atinente a la protección del medio ambiente, especialmente a raíz de que no se ha acordado ningún mecanismo mundial para organizar este asunto bajo la égida de la OACI.

3. ALTERNATIVAS

3.1 Si bien se reconoce que la protección del medio ambiente es una prioridad que goza de aceptación y es motivo de atención por lo que respecta a todos los Estados miembros, se considera que dicha protección debería provenir de una gama de medidas operacionales y de fabricación tendientes al logro de este objetivo, especialmente en vista de que la contribución de la aviación a los gases que contaminan el medio ambiente es mínima en comparación con la de otras industrias y modos de transporte. Entre las más importantes de dichas medidas, se cuentan las siguientes:

- 1) el hecho de acortar las rutas aéreas. Los esfuerzos realizados por la IATA al respecto han sido efectivos y, como resultado de ello, se han acortado numerosas rutas y se ha logrado economizar millones de toneladas de combustible, con lo cual se eliminan millones de toneladas de gases que contaminan el medio ambiente;
- 2) alentar la investigación científica en el ámbito de la fabricación de motores de aeronave que economicen el consumo de combustible;
- 3) alentar la investigación científica para desarrollar nuevos tipos de combustibles que sean menos contaminantes para el medio ambiente; y
- 4) establecer incentivos operacionales para que las empresas de líneas aéreas retiren del servicio sus flotas más antiguas.

4. CONCLUSIÓN

4.1 Se reconoce a nivel mundial que la industria del transporte aéreo es uno de los principales impulsores del desarrollo. Por consiguiente, es preciso que la misma se mantenga y sea ayudada a desempeñar su función, sin sobrecargarla con impuestos y derechos que solo limitarían la eficiencia y participación, especialmente por lo que respecta a las líneas aéreas de los países en desarrollo.