

**CONFERENCIA SOBRE LOS ASPECTOS ECONÓMICOS DE LOS AEROPUERTOS
Y LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA**

(Montreal, 19 - 28 de junio de 2000)

**Cuestión 3 del
orden del día: Financiamiento**

ESTABLECIMIENTO DE UN FONDO AERONÁUTICO INTERNACIONAL

(Nota presentada por los Estados Unidos de América)

RESUMEN

Los Estados Unidos no pueden apoyar la propuesta de establecer un fondo aeronáutico internacional, según se expone en la nota C-WP/11235. Los Estados Unidos no consideran que la OACI sea el organismo adecuado para gestionar o administrar un fondo de este tipo y no están de acuerdo con los métodos propuestos para obtener ingresos mediante derechos o cuotas. Los Estados Unidos apoyan las actividades encaminadas a estudiar la posibilidad de utilizar los mecanismos existentes para promover el desarrollo de la infraestructura de la aviación internacional. En principio, los Estados Unidos están abiertos a considerar nuevos mecanismos con los que se pudiera alcanzar el mismo objetivo. Por consiguiente, los Estados Unidos sugieren que esta cuestión se remita a los organismos especializados en finanzas internacionales, para su ulterior examen.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La OACI está estudiando actualmente el establecimiento de un fondo aeronáutico internacional a raíz del interés que se ha manifestado recientemente por esta propuesta como medio para financiar las inversiones en las infraestructuras de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea. En 1995, el 31º período de sesiones de la Asamblea de la OACI remitió al Consejo una propuesta para estudiar la necesidad de un fondo de este tipo. Este concepto fue respaldado por la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil celebrada en 1997 y la Conferencia mundial sobre la implantación de los sistemas CNS/ATM celebrada en 1998. Más adelante, en 1998, el 32º período de sesiones de la Asamblea de la OACI respaldó los planes para seguir realizando estudios sobre este fondo.

1.2 El fondo se ocuparía principalmente de la financiación de los proyectos relacionados con la seguridad operacional, y para reflejar este objetivo, en el presente estudio se hace referencia al fondo como al Ente de financiación internacional para la seguridad aeronáutica (IFFAS). En la nota C-WP/11235 y su apéndice se presentan las conclusiones del estudio y se pide que el Consejo proporcione orientación sobre la forma de proceder.

2. ANÁLISIS

2.1 Los Estados Unidos se oponen a la creación de un fondo aeronáutico internacional, en este caso al IFFAS, en las circunstancias que se presentan en la nota C-WP/11235. En dicha nota se declara lo obvio, que se necesita más dinero, pero no se demuestra por qué este mecanismo es preferible a los mecanismos existentes o por qué la OACI debería intervenir en esta actividad. Por consiguiente, los Estados Unidos sostienen que la gestión de un fondo de este tipo por parte de la OACI está mal concebida y en desacuerdo con las prioridades y prácticas de la Organización.

2.2 Además, consideramos que la propuesta de instituir derechos y cuotas, según se sugiere en la nota C-WP/11235, constituye un medio inadecuado de obtener ingresos y que no va en beneficio de los Estados a largo plazo.

2.3 Al mismo tiempo, debe quedar claro que los Estados Unidos apoyan un mecanismo válido para financiar el desarrollo y la modernización de las infraestructuras aeronáuticas. Con lo que estamos en desacuerdo es con los métodos para financiar y administrar tal mecanismo.

2.4 Las objeciones concretas a las propuestas formuladas en la nota C-WP/11235 se centran en dos cuestiones. La primera es el método de obtener ingresos, y la segunda es la burocracia adicional que probablemente se necesitaría para administrar el fondo.

2.4.1 Obtención de ingresos: En la nota C-WP/11235 se proponen dos medios principales de obtener fondos para establecer y mantener el IFFAS, a saber: a) imponer un derecho fijo a los pasajeros internacionales; y b) fijar una cuota a los Estados participantes.

- a) El derecho: Puesto que el derecho no está vinculado a ningún beneficio directo o inmediato para el usuario, los Estados Unidos sostienen que ningún derecho de este tipo puede conformarse con la orientación del Consejo de la OACI, y además, sería imposible de aplicar con arreglo al derecho estadounidense. Los Estados Unidos sostienen que un derecho de este tipo se asemeja más a un impuesto a la aviación internacional. Los Estados Unidos se oponen firmemente a cualquier forma de impuesto mundial, y su postura es que para financiar el desarrollo de la infraestructura internacional deberían considerarse otros métodos existentes.
- b) La cuota: Los Estados Unidos se oponen desde hace tiempo a las cuotas obligatorias, en parte porque usurpan la soberanía de los Estados. Los Estados Unidos no podrían ni querrían participar en un mecanismo de este tipo. Además, sería difícil imponer el pago de una cuota obligatoria. Puesto que la OACI no cuenta con ningún mecanismo coercitivo propio, correspondería a los Estados participantes supervisar el debido funcionamiento de un programa de fijación de cuotas. En vista de que muchos Estados que podrían participar ya imponen considerables impuestos a los viajes aéreos, podría haber bastante resistencia tanto por parte del público como del sector privado a la hora de incurrir en nuevos gastos para pagar una cuota aeronáutica.

2.4.2 Burocracia adicional: En la nota C-WP/11235 se ofrecen tres opciones para la participación de la OACI en el IFFAS. a) gestión directa de la OACI; b) administraciones semiautónomas con asistencia de la OACI; y c) administraciones autónomas con o sin supervisión de la OACI.

- a) y b) Si la OACI fuese a administrar el mecanismo, ya sea directamente o mediante administraciones semiautónomas con otras organizaciones, esto redundaría en costos adicionales en un organismo que ya tiene presiones para reducir los gastos y programas. Cualquier participación de la OACI supondría costos adicionales, y los Estados Unidos no pueden convenir en ninguna medida que vaya a causar un aumento en el presupuesto de la OACI. Además, aun cuando los recursos asignados procedieran del presupuesto regular actual de la OACI, los Estados Unidos sostienen que dichos recursos estarían mejor empleados en los actuales programas sobre seguridad operacional, tales como el Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional.
- c) Los Estados Unidos reiteran que cualquier participación de la OACI debe considerarse detenidamente en relación con los costos en los que la Organización podría incurrir.

2.5 Como otro medio para generar ingresos, los Estados Unidos señalan a la atención de los Estados los recientes casos en que las líneas aéreas internacionales han trabajado con los Estados con miras a proporcionar financiación para el equipo de navegación y comunicaciones aeronáuticas necesario para la seguridad y eficiencia de las operaciones. Tales proyectos pueden constituir otra opción para los Estados que experimentan dificultades a la hora de obtener los fondos necesarios para realizar las mejoras que precisan en sus infraestructuras aeronáuticas. Además, existen ya desde hace muchos años mecanismos de asistencia económica bilateral y otras instituciones de desarrollo regionales o mundiales con los que se puede lograr el mismo objetivo. En la nota WW/IMP-WP/25 “Fuentes de fondos y mecanismos de financiamiento” se analizan varias fuentes que pueden utilizarse para financiar proyectos de servicios de navegación aérea.

3. CONCLUSIÓN

3.1 El estudio realizado por la Secretaría plantea algunas cuestiones interesantes y útiles por lo que respecta a la necesidad de determinar recursos monetarios para financiar el desarrollo y modernización de la infraestructura aeronáutica. Con todo, los Estados Unidos no pueden apoyar el IFFAS según se propone actualmente. La OACI se creó para elaborar normas de aviación internacional y no para actuar como organismo de recaudación o de ayuda al desarrollo.

4. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA

4.1 Se invita a la Conferencia a tomar nota de estas cuestiones y a considerar las siguientes recomendaciones:

- a) que se estudie la posibilidad de utilizar los mecanismos de financiación existentes en lugar de establecer un fondo como el propuesto en la nota C-WP/11235; y
- b) que se consideren más detenidamente las opciones existentes, tal como las presentadas en la nota WW/IMP-WP/25 y que, cuando sea posible, se remitan a los organismos pertinentes especializados en finanzas internacionales, para su ulterior perfeccionamiento.