

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

Montreal, 19 – 28 de junio de 2000

**Cuestión 5 del
orden del día: Política de la OACI**

**Cuestión 5.1 del
orden del día: Categoría, estructura y presentación de la política de la OACI**

**Cuestión 5.2 del
orden del día: Elementos que deben considerarse respecto a la política de la OACI**

**INTRODUCCIÓN EN LOS DOCUMENTOS DE LA OACI
DE LAS POLÍTICAS RELATIVAS A DERECHOS**

(Nota presentada por Albania, Alemania, Armenia, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Islandia, Italia, la ex República Yugoslava de Macedonia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Moldova, Mónaco, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, República Checa, República Eslovaca, Reino Unido, Rumania, Suecia, Suiza, Turquía y Ucrania)

RESUMEN

En la presente nota se señala que una resolución del Consejo que data de 1996 y trata de la cuestión de los derechos ambientales sobre transporte aéreo no se ha publicado nunca en un documento oficial de la OACI; como medida propuesta a la Conferencia, en el párrafo 7 de la presente se recomienda que todas las políticas de la OACI relativas a los derechos se integren en un documento oficial publicado por la OACI.

INTRODUCCIÓN

1. La OACI ha estado examinando desde hace muchos años la aplicación de instrumentos económicos para reducir o eliminar las repercusiones negativas de la aviación civil en el medio ambiente. Al principio se ha concentrado la atención en el ruido de las aeronaves, lo que llevó a la elaboración en 1981 de una política concreta de la OACI sobre derechos relacionados con el ruido, que figura en las Declaraciones del Consejo a los Estados contratantes sobre derechos por el uso de aeropuertos y servicios de navegación aérea (Doc 9082/5).

2. A fin de evitar una situación en la que organismos ajenos a la aviación intervengan en este sector, es importante que la OACI mantenga su papel de líder respecto a los problemas del medio ambiente. En este contexto, la labor llevada a cabo por el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) del Consejo, basándose en la Recomendación 2/13 de la Conferencia sobre gestión de aeropuertos e instalaciones y servicios en ruta (CARFM) de 1991, tendrá repercusiones considerables en las futuras decisiones internacionales en materia de política ambiental. Debido al trabajo en curso del CAEP respecto a las opciones basadas en el mercado, no sería deseable ni aconsejable examinar durante la presente Conferencia el establecimiento de instrumentos económicos para reducir o eliminar las repercusiones negativas de las emisiones de los motores de las aeronaves en el medio ambiente.

3. En una resolución adoptada en 1996, el Consejo de la OACI ha recomendado firmemente que todo gravamen ambiental sobre el transporte aéreo que los Estados decidan introducir, sea únicamente en la forma de derechos y no de impuestos y que los fondos recaudados se utilicen en primer lugar para mitigar las repercusiones en el medio ambiente de las emisiones de los motores de las aeronaves (o sea, reparando los daños concretos y financiando la investigación sobre adelantos de la tecnología). Se recordó también que en aplicación de los principios de la OACI expresados en el Artículo 15 del Convenio de Chicago y de conformidad con la orientación proporcionada en las Declaraciones del Consejo:

- a) los derechos no deberían tener fines fiscales;
- b) los derechos deberían guardar relación con los costos; y
- c) los derechos no deberían discriminar contra el transporte aéreo en comparación con otros medios de transporte.

4. Dicha Resolución del Consejo de 1996 constituye una política provisional en espera de la labor del CAEP. Al examinar dicha política, el Consejo tomó nota de que si bien algunos aspectos de las políticas existentes de la OACI sobre derechos e impuestos eran pertinentes, no se mencionaban específicamente los derechos ni los impuestos relacionados con las emisiones y que era conveniente que la postura de la OACI sobre este tema complejo constase en un solo texto conciso, particularmente para aclarar la postura de la OACI respecto a otros órganos normativos internacionales.

5. La resolución fue enviada a los Estados con la comunicación AN 1/17.9-97/62 del 11 de junio de 1997. Sin embargo, nunca fue publicada en un documento oficial de la OACI, lo que ha dificultado para la comunidad aeronáutica y otros sectores la aplicación de la actual política de la OACI al respecto.

6. El 32º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, mediante un nuevo apéndice en la declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente, pidió al Consejo que continuara el examen de la cuestión de los gravámenes relacionados con las emisiones (derechos o impuestos), con miras a alcanzar una conclusión antes del próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea en el año 2001. Entretanto, se ha instado a los Estados que se abstuvieran de tomar medidas unilaterales para introducir gravámenes relacionados con las emisiones que sean incompatibles con la orientación provisional actual.

MEDIDA PROPUESTA A LA CONFERENCIA

7. La Comisión Europea de Aviación Civil recomienda que todas las políticas de la OACI relativas a derechos se integren en un documento oficial publicado por la OACI.

