



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 40 del

orden del día: Aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea — Políticas

ASPECTOS ECONÓMICOS DE LOS AEROPUERTOS Y LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

(Nota presentada por 54 Estados contratantes², miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC))

RESUMEN

En esta nota de estudio se presenta la evolución observada en la reglamentación económica de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea. Asimismo, se ponen de relieve los efectos resultantes de la aplicación de excesivos impuestos, la proliferación de la intercambiabilidad de impuestos en forma de derechos y el predominio del monopolio de los proveedores de servicios, todos ellos perniciosos para el desarrollo sostenible del transporte aéreo internacional. En la nota se recomienda a los Estados que tengan en cuenta las políticas de la OACI pertinentes y la Resolución A38-14 de la Asamblea de la OACI a la hora de aplicar impuestos y derechos al transporte aéreo internacional.

Resumen: Se invita a la Asamblea a que:

- a) pida a la OACI que siga sensibilizando a los Estados miembros mediante seminarios teóricos y prácticos a escala regional, con miras a que aprueben y ejecuten las políticas de la Organización en materia de reglamentación económica de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea y de derechos;
- b) pida al Consejo que resuelva los problemas relativos a la práctica de aplicar impuestos adoptada por algunos Estados sin tomar debidamente en cuenta las directrices y políticas de la OACI pertinentes;
- c) inste a los Estados a que aprueben las políticas de la OACI sobre derechos impuestos al usuario, entre ellas la consulta con los usuarios; e
- d) inste a los Estados a reconocer los efectos perjudiciales de la aplicación de impuestos desorbitados al transporte aéreo internacional y la necesidad de cumplir las directrices y políticas de la OACI relativas a los impuestos sobre el transporte aéreo.

¹ La Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) ha elaborado las versiones en inglés y francés.

² Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Cote d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Libia, Kenya, Lesotho, Liberia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Swazilandia, Togo, Túnez, Uganda, Zambia y Zimbabwe.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio está relacionada con el Objetivo estratégico D — <i>Desarrollo económico del transporte aéreo.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades aquí referidas se llevarán a cabo mediante los recursos disponibles en el presupuesto del programa regular para 2017-2020 o con contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	Doc 8632, <i>Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional</i> Doc 9082, <i>Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea</i> Doc 9587, <i>Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional</i> Resolución A38-14 de la Asamblea (apéndices A, D y E).

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Debido a la globalización, la función del transporte aéreo está ganando cada vez más importancia en el desarrollo económico y social y en la expansión del comercio y los viajes internacionales. La OACI, cuyo principal objetivo es fomentar el desarrollo del transporte aéreo seguro, protegido y sostenible, debe necesariamente seguir alentando a los Estados miembros a asumir la responsabilidad que se les confirió en virtud del Artículo 28 del Convenio de Chicago.

1.2 Se espera que los Estados cumplan las normas y métodos recomendados (SARPS) y los manuales pertinentes de la OACI al suministrar aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea. Se espera, además, que se rijan por lo dispuesto en las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082) y el Artículo 15 del Convenio de Chicago. Asimismo, los Estados deberían aplicar los *Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional* (Doc 8632).

1.3 En algunos Estados se imponen derechos sin tener en cuenta las orientaciones que figuran en las políticas de la OACI, dispuestas en el Doc 9082, como el principio de consulta con los interesados directos, lo que representa un problema para el crecimiento y desarrollo sostenible del transporte aéreo en general y para las líneas aéreas en particular.

2. ANÁLISIS

2.1 La práctica de imponer derechos aeronáuticos injustificados se origina por el hecho de no tener en cuenta las políticas y manuales de la OACI sobre la reglamentación económica de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea.

2.2 Hay un predominio del monopolio de los proveedores de servicios, especialmente en lo que respecta al suministro de servicios de combustible, de escala, relacionados con los suministros a bordo de la aeronave, etc., en algunos Estados en los que estos servicios aún no se han liberalizado. Estos proveedores de servicios cobran a menudo precios desorbitados, incluso cuando la carga de tráfico permite hacer lo contrario. Lo mismo sucede con los derechos relacionados con los pasajeros que a menudo no son transparentes ni están relacionados con los servicios que se están prestando.

2.3 En el ámbito del transporte aéreo internacional, el Doc 8632 complementa el Artículo 24 del Convenio, que hace una distinción entre los conceptos de “derecho” e “impuesto” y reconoce el carácter particular de la aviación civil internacional y la necesidad de eximir de impuestos determinados aspectos de sus operaciones. Sin embargo, algunos Estados miembros siguen aplicando impuestos altos indistintamente en forma de derechos o encubiertos como derechos relacionados con los servicios. En consecuencia, ello se traduce en costos más elevados para los explotadores de líneas aéreas y, en definitiva, para los usuarios finales.

3. CONCLUSIÓN

3.1 La aplicación de derechos aeronáuticos injustificados e impuestos excesivos así como el predominio del monopolio en el suministro de servicios preocupan profundamente al repercutir negativamente en los consumidores y el crecimiento del transporte aéreo internacional, ya que asfixian la demanda de servicios aéreos internacionales de forma desmesurada debido al elevado costo de los billetes y la carga.

4. MEDIDAS

4.1 Por lo tanto, se invita a la Asamblea a que tome nota de los problemas derivados del incumplimiento de las políticas de la OACI sobre derechos e impuestos, especialmente los que se aplican al transporte aéreo internacional, y a que tenga en cuenta las recomendaciones formuladas en el resumen de la presente nota.

— FIN —