

## ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

### COMITÉ EJECUTIVO

#### Cuestión 15: Protección del medio ambiente

#### TASAS Y DERECHOS RELATIVOS A LAS EMISIONES

[Nota presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)]

#### RESUMEN

La IATA invita a la Asamblea a adoptar el Apéndice I, Cláusula resolutive 2 b), sobre tasas y derechos relativos a las emisiones, del proyecto de *Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente*, según lo propuesto por el Consejo de la OACI.

La IATA invita además a la Asamblea a considerar las opiniones y análisis iniciales de las compañías aéreas cuya finalidad es prestar asistencia a la OACI en la realización de nuevos estudios y en la preparación de nueva orientación sobre el tema, concentrándose en particular en las cuestiones pendientes señaladas en estudios anteriores.

#### 1. ANTECEDENTES

1.1 En la Resolución A33-7 de la Asamblea “Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente” la Asamblea instaba al Consejo a realizar nuevos estudios y a formular orientación adicional sobre el tema de las tasas y derechos relativos a las emisiones de gases de invernadero.

1.2 El Consejo, por conducto de su Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP), ha emprendido nuevos estudios concentrándose en el uso de tasas y/o derechos para responder al problema de CO<sub>2</sub>. Estos estudios han confirmado lo que ya se había comprobado anteriormente, es decir, que las tasas y derechos son de precio excesivamente elevado como medios de costo no eficiente para tratar de limitar las emisiones de CO<sub>2</sub>. De hecho, para las metas de reducción supuestas en el análisis del CAEP, los costos de las tasas o derechos relativos a CO<sub>2</sub> estarían comprendidos aproximadamente entre \$47 000 millones y \$245 000 millones EUA anualmente.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Las versiones en todos los idiomas fueron proporcionados por la IATA.

<sup>2</sup> Informe final FESG/MATG para la CAEP/5, (Nov.2000), página A-3, Tabla A2.

1.3 Además de responder a las cuestiones de relación de costo a eficacia correspondientes a las tasas y derechos, el CAEP ha emprendido un análisis de las cuestiones jurídicas, técnicas, administrativas y de política asociadas a la imposición de tasas y derechos relativos a las emisiones. Una imposición de tasas al combustible de la aviación internacional para responder a problemas de CO<sub>2</sub> (por la que los ingresos se sumarían al tesoro general de los Estados), se considera contraria al actual derecho internacional (Artículo 24 del Convenio de Chicago) y a las políticas de la OACI (Doc 8632), los cuales juntamente prevén la exención recíproca de cualesquiera tasas impuestas a los combustibles utilizados en conexión con servicios aéreos internacionales. Se hacen eco de estas disposiciones la inmensa mayoría de los acuerdos bilaterales de tránsito aéreo concertados en todo el mundo.

1.4 Los debates sobre el pago de derechos por emisiones de los motores de las aeronaves han tenido lugar en el entorno de la OACI desde principios del decenio de 1990. Los derechos son del tipo de gravámenes a partir de los cuales se recaudan fondos que no se ingresen en el tesoro general sino que se utilizan para financiar instalaciones y servicios propios de la aviación. La reunión CAEP/6 no pudo recomendar ninguna orientación adicional concreta a este respecto e invitó al Consejo de la OACI a considerar este asunto y a proporcionar nuevas instrucciones.

1.5 En consonancia con lo convenido durante su 172º período de sesiones, el Consejo propone en la actualidad a la Asamblea [en el Apéndice I del proyecto de *Declaración refundida de políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente (A35-WP/76)*] realizar nuevos estudios y formular orientación adicional sobre el tema, concentrándose en particular en las cuestiones pendientes señaladas en estudios anteriores. Además, el Consejo invita a la Asamblea a reconocer que la orientación vigente de la OACI no es ahora suficiente para llevar a la práctica la aplicación de derechos por emisiones de gases de invernadero y que, por consiguiente, a exhortar a los Estados a abstenerse de adoptar medidas unilaterales de introducción de tasas o derechos relativos a las emisiones.

## 2. OPINIONES Y ANÁLISIS INICIAL DE LA IATA

2.1 La IATA presta plenamente apoyo a la propuesta del Consejo e invita a la Asamblea a decidir consiguientemente.

2.2 Además, la IATA desea participar en los nuevos estudios que la OACI proyecta realizar y ofrece de aquí en adelante unos pocos comentarios concretos iniciales relativos a las cuestiones pendientes señaladas en estudios anteriores.

### 2.2.1 Cuestiones jurídicas

No parece que en las políticas vigentes de la OACI sobre derechos de usuario se prevea la aplicación legal y legítima de derechos por emisiones de CO<sub>2</sub>, particularmente por razón de que los derechos solamente pueden ser utilizados para “suministrar instalaciones y servicios” y puesto que los costos asociados a un derecho deben ser “identificados adecuadamente y atribuidos directamente” al transporte aéreo. Esta cuestión debería ser analizada más a fondo, quizás por conducto del Comité Jurídico de la OACI, lo que permitiría tener datos de entrada procedentes de expertos de los Estados y de observadores.

### 2.2.2 Uso de los ingresos

La incapacidad de determinar adecuadamente, atribuir o cuantificar el impacto en el cambio climático de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la aviación hace que sea prácticamente imposible aplicar los ingresos recaudados mediante derechos por emisiones de CO<sub>2</sub>, a cualesquiera medidas de mitigación del cambio climático específicas para la aviación y/o en beneficio de aquellos quienes claramente se haya comprobado que sufren daños mensurables por el cambio climático como consecuencia de la aviación.

### 2.2.3 Responsabilidad de las emisiones

Para satisfacer el requisito de “atribuidos directamente”, sería necesario que en el sistema de imposición de derechos se asignara la responsabilidad a aquellas partes cuyas medidas llevan a las emisiones (p. ej., compañías aéreas, proveedores de ATC, aeropuertos). No debería hacerse responsable a las compañías aéreas de emisiones que están asociadas a sistemas ineficientes de tránsito aéreo explotados por terceras partes. Además, en consonancia con el compromiso general de la OACI, para que la aviación no esté en desventaja con otros modos de transporte, en caso de que se recaudaran derechos de la aviación, otras modalidades de transporte deberían también hacerse responsables de sus emisiones de CO<sub>2</sub> de modo similar.

### 2.2.4 Matrícula de aeronaves

Solamente las compañías aéreas matriculadas en el Estado que impone el derecho por emisiones de CO<sub>2</sub> pudieran estar sometidas al pago del derecho. El derecho pudiera ampliarse a las compañías aéreas matriculadas en otros Estados solamente después de consultas adecuadas con los Estados interesados para asegurarse de que tales medidas están en consonancia con otras obligaciones internacionales. Si algunas compañías aéreas estuvieran incluidas en el pago de derechos y otras no, esto parecería estar en conflicto con la disposición de no discriminación que figura en el Artículo 15 del Convenio de Chicago.

### 2.2.5 Ámbito geográfico de la imposición de derechos

Dados los derechos soberanos de las naciones, un Estado solamente puede evaluar la cantidad de un derecho impuesto por emisiones de CO<sub>2</sub> respecto a vuelos por encima de su propio territorio, a no ser que se especifique de otro modo en virtud de acuerdos bilaterales o multilaterales concertados con otros Estados. La evaluación de los derechos por emisiones de CO<sub>2</sub> sobre alta mar requeriría un acuerdo mundial.

### 2.2.6 Aspectos de equidad

Un derecho de carácter neutral en relación con los ingresos, por conducto del cual las aeronaves modernas eficientes en cuanto al combustible recibirían un desembolso mientras que otras aeronaves más antiguas serían penalizadas, llevaría a la transferencia de fondos desde compañías aéreas de los países en desarrollo a las compañías aéreas de los países industrializados.

3. **DECISIÓN DE LA ASAMBLEA**

3.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) aprobar el Apéndice I, Cláusula resolutive 2 b) sobre tasas y derechos relativos a las emisiones en la *Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente*, según lo propuesto en la nota del Consejo A35-WP/76; y
- b) exhortar al Consejo a que tenga en cuenta los intereses de los usuarios del espacio aéreo al emprender nuevos estudios sobre la imposición de derechos relacionados con las emisiones.

— FIN —