



## ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

## COMISIÓN ECONÓMICA

## Cuestión 42: Aspectos económicos de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea

## ASPECTOS ECONÓMICOS DE LOS AEROPUERTOS Y DE LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

[Nota presentada por 54 Estados contratantes<sup>1</sup>, miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)]

## RESUMEN

En esta nota de estudio se examinan las novedades en el área de la reglamentación económica de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea y las recomendaciones de la sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6, Montreal, 18 al 22 de marzo de 2013) respecto del uso de manuales y textos de orientación de la OACI sobre aspectos económicos de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea. Además se presenta la posición africana respecto de la futura labor de la OACI sobre aspectos económicos de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea.

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

- a) tomar nota de la información que se presenta en esta nota de estudio;
- b) avalar las recomendaciones que figuran en los párrafos 4.1 a 4.3 de la nota A38-WP/51, presentada por el Consejo de la OACI;
- c) encargar al Consejo de la OACI que deje aparte la recomendación del párrafo 4.4 de A38-WP/51 y continúe las actividades de concientización y sensibilización sobre el uso de manuales y textos de orientación de la OACI mediante la realización de seminarios regionales que no deberían organizarse sobre la base de recuperación de costos a efectos de asegurar la más amplia participación de los Estados miembros;
- d) instar a los Estados miembros a que participen en los seminarios regionales de la OACI sobre concientización y sensibilización en el uso de manuales y textos de orientación de la OACI sobre aspectos económicos de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea; y
- e) señalar que la OACI debería, con carácter prioritario, elaborar textos de orientación sobre la gestión y operaciones de los aeropuertos que no son económicamente viables pero que son necesarios como parte de una red integrada de transporte aéreo, principalmente por razones de seguridad operacional, seguridad de la aviación o socioeconómicas.

*Objetivos estratégicos:*

Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico *Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo.*

<sup>1</sup> Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauritania, Mauricio, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, Republica 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>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades a que se hace referencia en esta nota se emprenderán con sujeción a la disponibilidad de recursos en el Presupuesto del Programa regular para 2014-2016 o con contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	A38-WP/51, Aspectos económicos de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea A38-WP/56, Resultados de la sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6) Doc 9908, <i>Informe de la Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea (CEANS)</i> Doc 9082, <i>Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea</i> Doc 7100, <i>Tarifas de aeropuertos y de servicios de navegación aérea</i> Informe de la sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6)

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 El transporte aéreo es uno de los motores del crecimiento económico, creando empleos directa e indirectamente, promoviendo el turismo y el comercio además de atraer inversiones extranjeras. Las estadísticas disponibles indican que el número de movimientos de pasajeros, carga, correo y aeronaves continuará creciendo. La necesidad de continuar aumentando la capacidad de los aeropuertos y modernizar la infraestructura de los servicios de navegación aérea es altamente importante. Además, considerando las consecuencias de los derechos y gravámenes impuestos a la aviación, incluyendo los correspondientes a aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea, para los usuarios de estos servicios, ha pasado a ser altamente imperativo que las autoridades de aviación civil reglamenten los aspectos económicos de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea.

1.2 Las tendencias emergentes han demostrado que existen considerables ventajas para la industria debidas al aumento de la aplicación de las políticas y reglamentos de la OACI sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea y del uso de manuales y textos de la OACI sobre derechos y gravámenes impuestos a la aviación, así como sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea.

## 2. ASPECTOS NORMATIVOS

2.1 Como se reconoció en la sexta Conferencia mundial de transporte aéreo, la OACI ha continuado elaborando manuales y textos de orientación sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea. Estos documentos de orientación comprenden, entre otros, el Doc 9908, *Informe de la Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea (CEANS)*; el Doc 9082, *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea*; el Doc 7100, *Tarifas de aeropuertos y de servicios de navegación aérea*; el Doc 9562, *Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos*; Doc 9161, *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea*, etc. No obstante, el bajo nivel de uso efectivo de estos manuales y textos de orientación, así como de la aplicación de las recomendaciones que figuran en los mismos tanto por las autoridades normativas como por los proveedores de servicios, subraya la necesidad de que la OACI continúe sensibilizando y ayudando a los Estados en la aplicación de estos manuales y textos de orientación.

2.2 La situación es aún más difícil en los Estados en que los aeropuertos y los servicios de navegación aérea son proporcionados por agencias que son de total propiedad del Gobierno o donde estos

servicios son proporcionados por las propias autoridades normativas. En estas situaciones, la práctica es que algunos aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea apliquen sus derechos en forma arbitraria en vez de basarlos en los principios de la OACI sobre derechos y gravámenes que figuran en el Doc 9082.

2.3 No hay dudas de que la vigilancia normativa económica de los aeropuertos y servicios de navegación aérea tiene más éxito en los Estados donde los aeropuertos y los servicios de navegación aérea han sido comercializados o privatizados. Por consiguiente, al tiempo que encomiamos a la OACI por la reciente publicación del Doc 9980, *Manual sobre privatización de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea*, opinamos que la OACI debería continuar sensibilizando a los Estados sobre las numerosas ventajas inherentes a la comercialización o privatización de sus aeropuertos y servicios de navegación aérea.

### 3. CONSECUENCIAS DE NO UTILIZAR LOS MANUALES DE LA OACI

3.1 La falta de uso eficaz de los manuales y textos de orientación de la OACI sobre transporte aéreo, incluyendo los aspectos económicos de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea, tanto por las autoridades normativas como por los proveedores de servicios, tiende a crear consecuencias negativas para la industria. Los efectos resultantes pueden comprender aumentos descontrolados en los derechos y gravámenes que conducen a un elevado costo de las operaciones, tarifas más altas y servicios de baja calidad debido a la falta de acuerdos de nivel de servicio, falta de transparencia al respecto de derechos y gravámenes, relaciones tensas entre proveedores de servicios y usuarios de éstos o entre las autoridades normativas y los proveedores o usuarios de servicios, etc.

### 4. CONCENTRACIÓN DE LA FUTURA LABOR

4.1 Una de las áreas importantes que requieren urgente atención a efectos de lograr los objetivos de la OACI sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea es la necesidad de que la OACI continúe sensibilizando y ayudando a los Estados en la aplicación de estos manuales y textos de orientación y cree la capacidad correspondiente en las autoridades de reglamentación y en los proveedores de servicios, especialmente en los países en desarrollo. Aunque la colaboración actual entre la OACI y el Consejo Internacional de Aeropuertos para proporcionar instrucción a los Estados miembros sobre derechos y gravámenes es digna de encomio, deberían introducirse arreglos especiales en términos de descuento en los costos de participación para que los países en desarrollo puedan concurrir a estos cursos a efectos de crear su propia capacidad.

4.2 Los Estados africanos también desean reiterar su exhortación a que la OACI elabore con carácter urgente textos de orientación sobre la gestión y operación de los aeropuertos que no son económicamente viables pero que son necesarios como parte de una red integrada de transporte aéreo, principalmente por razones de seguridad operacional, seguridad de la aviación o socioeconómicas, especialmente considerando las consecuencias de la prohibición de subsidios cruzados en los aeropuertos.

4.3 Además, los Estados africanos desean encomiar al Consejo de la OACI por apoyar la Recomendación 2.7/3 a) de la sexta Conferencia mundial de transporte aéreo en el sentido de que la Organización aumente la conciencia y el conocimiento de sus políticas sobre derechos y obtenga el cumplimiento más amplio posible de las mismas. No obstante, los Estados africanos se oponen al párrafo 4.4 de la A38-WP/51, donde se señala que dicha conciencia se logrará mediante seminarios regionales celebrados sobre la base de recuperación de costos. Opinamos que es necesario que la OACI asegure participaciones masivas en los seminarios regionales que permitan obtener las ventajas óptimas a los Estados miembros dado que el enfoque de recuperación de costos impedirá que algunos Estados aprovechen la oportunidad.

## 5. CONCLUSIÓN

5.1 Teniendo en cuenta lo anterior, se pide a la Asamblea que llegue a las conclusiones siguientes:

- a) la vigilancia normativa económica de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea ha continuado creciendo y ha pasado a ser un aspecto muy importante del desarrollo sostenible del transporte aéreo;
- b) existen retos que enfrentan algunas autoridades normativas especialmente donde los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea son de propiedad total del Gobierno y donde los servicios son proporcionados por las autoridades normativas;
- c) algunas autoridades normativas, así como aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea no hacen uso eficaz de los manuales y textos de orientación de la OACI existentes sobre aspectos económicos de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea; y
- d) según lo recomendó la sexta Conferencia mundial de transporte aéreo, la OACI debería continuar aumentando la conciencia y el conocimiento de las políticas sobre derechos y el uso de sus textos de orientación sobre aspectos económicos de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea.

## 6. RECOMENDACIONES

6.1 Se propone que la Asamblea adopte las recomendaciones siguientes:

- a) apoyar las recomendaciones que figuran en los párrafos 4.1 a 4.3 de la nota de estudio A38-WP/51 presentada por el Consejo de la OACI;
- b) encargar al Consejo de la OACI que deje aparte el párrafo 4.4 de A38-WP/51 y continúe las actividades de concientización y sensibilización sobre el uso de manuales y textos de orientación de la OACI mediante seminarios regionales que no deberían organizarse sobre una base de recuperación de costos, a efectos de asegurar la más amplia participación de los Estados miembros;
- c) instar a los Estados miembros a que participen en los seminarios regionales de la OACI sobre concientización y sensibilización respecto del uso de manuales y textos de orientación de la Organización sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea; y
- d) señalar que, con carácter prioritario, el Consejo debería elaborar textos de orientación sobre gestión y operación de los aeropuertos que no son económicamente viables pero que son necesarios como parte de una red integrada de transporte aéreo, principalmente por razones de seguridad operacional, seguridad de la aviación o socioeconómicas.