



NOTA DE ESTUDIO

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

Montreal, 15 - 20 de septiembre de 2008

Cuestión 3 del orden del día: Cuestiones específicas relacionadas con los aspectos económicos y de gestión de los servicios de navegación aérea
3.3: Asignación de costos y sistemas de imposición de derechos

**CATEGORIZACIÓN DE LOS SERVICIOS CON FINES DE ASIGNACIÓN
DE COSTOS E IMPOSICIÓN DE DERECHOS**

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN

En esta nota se examina la categorización de los servicios de navegación aérea con fines de asignación de costos y sus repercusiones en el sistema de imposición de derechos. Los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) pueden optar por asignar sus costos siguiendo la categorización tradicional de los servicios (esto es, servicios de control de aeródromos, control de aproximación y control de área) o una categorización alternativa de los servicios en función de los sectores del espacio aéreo y la fase del vuelo. La adopción de la categorización alternativa podría aumentar la transparencia en la asignación de costos y la relación entre los costos y los derechos, y permitiría a los ANSP diversificar los derechos que aplican según cada categoría de servicio (por ejemplo, derechos por zona). En la nota se concluye que el uso de la categorización alternativa y los correspondientes derechos por zona puede llevar a una utilización más eficiente de los recursos, particularmente en los espacios aéreos congestionados o complejos. Se concluye también que la OACI debería elaborar orientación adicional sobre el tema.

Las medidas recomendadas a la Conferencia figuran en el párrafo 4.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los costos de prestación de los servicios de navegación aérea pueden variar según los sectores de espacio aéreo y su complejidad, y también según la fase del vuelo. La Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea (ANSCConf 2000) recomendó que la OACI ampliara la orientación sobre la asignación de costos a fin de reflejar la reciente evolución

en la organización de los servicios de navegación aérea y en sus metodologías de imposición de derechos. Fue así que se elaboró un abordaje alternativo a las categorías tradicionales de servicios a los fines de la asignación de costos, que figura en los párrafos 6.47 a 6.52 del *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* (Doc 9161).

1.2 En esta nota se analiza la categorización de servicios en función de sectores del espacio aéreo y de la fase del vuelo, y sus implicancias para el sistema de imposición de derechos.

2. ANÁLISIS

2.1 Tradicionalmente, la asignación de costos se ha efectuado sobre la base de las categorías de servicio indicadas en el Apéndice 2 de las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082), esto es, dividiendo el servicio de control del tránsito aéreo en servicio de control de aeródromos, servicio de control de aproximación y servicio de control de área (en ruta). En el párrafo 38 del Doc 9082 se recomienda la identificación por separado de los costos de los servicios de navegación aérea proporcionados durante la fase de aproximación y aeródromo de las operaciones de aeronaves.

2.2 Por el contrario, la categorización alternativa de los servicios subdivide el servicio de control del tránsito aéreo en cinco categorías en función de los sectores de espacio aéreo y la fase del vuelo. Estas categorías alternativas son: servicio de torre de control, servicio de aproximación por radar/área terminal; servicio en ruta en el espacio aéreo inferior, servicio en ruta en el espacio aéreo superior, y servicio en el espacio aéreo oceánico. El objetivo de esta categorización es aumentar la transparencia y la relación de los derechos con los costos.

2.3 La adopción de las categorías alternativas de servicio para la asignación de costos podría también resultar en la modificación de la estructura de derechos que aplican los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP). En tanto que con la categorización tradicional existen por lo general sólo dos derechos (los derechos por control de aproximación/aeródromos y los derechos por servicios en ruta), la categorización alternativa permitiría a los ANSP diversificar sus estructuras de derechos de acuerdo con las categorías alternativas de servicios. Esto puede resultar en una reducción de los subsidios cruzados entre las distintas categorías de usuarios y tipos de aeronaves y una utilización más eficiente de los recursos.

2.4 Una posibilidad sería la aplicación de derechos por zona o derechos diferenciados, v.g., derechos por servicios en ruta en el espacio aéreo superior, por un lado, y el espacio aéreo inferior, por el otro, o en el espacio aéreo oceánico. Frente a un único derecho por servicios en ruta establecido según la categorización tradicional y aplicado por Estado y por Región de información de vuelo (FIR), la aplicación de derechos más elevados en el espacio aéreo inferior y más bajos en el espacio aéreo superior podría reflejar más fielmente los costos. Esto es así porque la provisión de servicios en el espacio aéreo superior es por lo general menos costosa que para el espacio aéreo inferior, donde el tránsito en ascenso y descenso es más abundante. Particularmente en el espacio aéreo congestionado o complejo, los derechos por zona podrían permitir un uso más eficiente del espacio aéreo al volver más clara para el usuario la estructura de los derechos.

2.5 Con todo, el uso de la categorización alternativa de los servicios y los correspondientes derechos por zona plantea diversos problemas que deben resolverse. En primer lugar, la asignación de costos se tornaría en algunos aspectos más compleja, lo que aumentaría los costos de administración. En segundo lugar, los derechos por zona encierran el riesgo de crear problemas operacionales que podrían llevar a los usuarios a seleccionar rutas poco eficientes para evitar los espacios aéreos más costosos. En tercer lugar, la aplicación de una tarifa más alta para el espacio aéreo inferior puede desalentar a los

usuarios marginales, y podría parecer injusto a aquellos que no tienen más opción que operar en el espacio aéreo inferior.

2.6 Además, los métodos de asignación de costos a escala internacional varían sensiblemente y, en algunas circunstancias, no sería apropiado aplicar derechos por zona. Como se señala en el párrafo 39 ii) del Doc 9082, incumbe a cada Estado decidir por sí mismo si corresponde aplicar derechos por servicios de navegación aérea, y en tal caso decidir cuándo y en qué medida. En última instancia, corresponderá a los Estados y sus ANSP determinar, según sus propias circunstancias, si habrán de aplicar derechos por zona una vez consultados todos los interesados.

2.7 Se requiere una actualización de los textos de orientación sobre asignación de costos incluidos en el Doc 9161 para permitir a los Estados y sus proveedores de servicios evaluar las ventajas y desventajas de adoptar la categorización alternativa de servicios y los derechos por zona.

3. **CONCLUSIONES**

3.1 Del análisis precedente se desprenden las siguientes conclusiones:

- a) los Estados pueden considerar conveniente adoptar la categorización alternativa de los servicios y los correspondientes derechos por zona según sus circunstancias particulares, por ejemplo, en espacios aéreos congestionados o complejos, a fin de contar con un sistema de tarificación que responda más fielmente a los costos y hacer un uso más eficiente de los recursos;
- b) la OACI debería ampliar los textos de orientación sobre asignación de costos entre sectores del espacio aéreo o fases del vuelo, y elaborar nuevos textos de orientación sobre derechos por zona.

4. **DECISIÓN DE LA CONFERENCIA**

4.1 Se invita a la Conferencia a examinar y adoptar las conclusiones del párrafo 3.1.