



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

**FUNCIÓN DEL PESO DE LA AERONAVE EN LA FÓRMULA DE CÁLCULO
DE LOS DERECHOS**

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN

En la presente nota se analiza la fundamentación de la práctica de incluir el peso de la aeronave en las fórmulas de cálculo de los derechos por servicios de navegación aérea y se examina la pertinencia del texto actual de las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082). Las opiniones con respecto a la función del peso de la aeronave en las fórmulas de cálculo de los derechos varían entre los diversos Estados. En esta nota se pide a la Conferencia que considere alcanzar una posición común sobre esta contenciosa cuestión.

La medida recomendada a la Conferencia figura en el párrafo 3.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los planes actuales de imposición de derechos por servicios en ruta se basan generalmente en una fórmula que incluye el peso de la aeronave y la distancia volada, y la mayoría de los derechos por control de aproximación y de aeródromo también incluyen el factor peso. En varias ocasiones se ha planteado la cuestión de la pertinencia del peso de la aeronave en las fórmulas de cálculo de los derechos, en particular en el espacio aéreo congestionado o complejo. Algunos Estados opinan que la redacción actual de las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082) es más bien prescriptiva, mientras que otros piensan que existe suficiente flexibilidad para estructurar los derechos con arreglo a las circunstancias particulares.

1.2 En esta nota se analiza la fundamentación de la práctica de incluir el peso de las aeronaves en las fórmulas de cálculos de los derechos por servicios de navegación aérea, se examina la

pertinencia del texto actual del Doc 9082, y se describen las opiniones divergentes mencionadas en el párrafo 1.1.

2. ANÁLISIS

2.1 El peso de la aeronave se considera parámetro de imposición válido dado que representa el valor del servicio proporcionado a los usuarios. El valor del servicio recibido aumenta a medida que aumenta la capacidad de carga de pago de la aeronave y, dado que el peso de la aeronave en general tiene una relación aproximada con la capacidad de carga de pago, puede proporcionar una buena medida del valor del servicio. Por consiguiente, el uso del peso de la aeronave en las fórmulas para calcular los derechos puede distribuir los costos de los servicios de navegación aérea entre los usuarios con arreglo al valor del servicio que reciben.

2.2 No obstante, los costos de proporcionar servicios de navegación aérea no se relacionan directamente con el peso de la aeronave. Por ejemplo, la gestión de una aeronave de grandes dimensiones en el espacio aéreo no es más compleja que la gestión de aeronaves más livianas que operan en el mismo espacio aéreo¹. Con el peso de la aeronave incluido en las fórmulas de cálculo de derechos, las aeronaves más pesadas pagan más por los servicios de navegación aérea que las aeronaves más ligeras. Esto significa que los derechos pagados por las aeronaves pesadas subsidian los derechos pagados por las más ligeras.

2.3 Por consiguiente, los párrafos 44 y 45 del Doc 9082 tratan de lograr un equilibrio entre el costo de un servicio y el valor del servicio proporcionando orientación sobre la envolvente de peso (es decir, la medida en que el peso de la aeronave puede ser tenido en cuenta). En resumen, las políticas actuales señalan que:

- a) los derechos por control de aproximación y de aeródromo “podrían” tener en cuenta el peso de la aeronave, pero en menor cuantía que en proporción directa con respecto a éste (véase el párrafo 44); y
- b) los derechos en ruta “deberían” tener en cuenta el peso de la aeronave pero en menor cuantía que en proporción a la capacidad relativa de productividad de la aeronave, es decir capacidad de asientos de la aeronave, que en general es menos que proporcional al peso de la aeronave (véase el párrafo 45).

2.4 Con respecto a la diferencia entre “podrían” y “deberían” indicada en el párrafo 2.3, una posible explicación puede encontrarse en el hecho de que los derechos por control de aproximación y de aeródromo se han encontrado originalmente en la sección correspondiente al los aeropuertos del Doc 9082. La política general sobre derechos aeroportuarios es – y siempre ha sido – que la escala de derechos de aterrizaje “debería” ser directamente proporcional al peso de la aeronave. Esto incluyó los servicios por control de aproximación y de aeródromo hasta la segunda edición del Doc 9082, publicada en 1981. En esa oportunidad, el cálculo de los derechos por servicios de control de aproximación y de aeródromo, si bien permanecía en la sección sobre aeropuertos del Doc 9082, se desglosó y se le dio su propio subpárrafo inmediatamente después del subpárrafo sobre derechos de aterrizaje. La intención principal del párrafo separado para los derechos por control de aproximación y de aeródromo fue reconocer que este componente de los derechos relacionados con los aeropuertos no debería tener en cuenta el peso de la aeronave en la misma medida que los derechos de aterrizaje, sino más bien indicar mediante la palabra “podría” que el peso no debería tenerse normalmente en cuenta.

¹ Podría presentarse una cuestión menor en relación con las estelas turbulentas, en el sentido de que las aeronaves más grandes exigirían mayor separación que las aeronaves más pequeñas. Esto puede ser especialmente cierto cuando se tramitan vuelos en un espacio aéreo complejo donde hay un gran número de vuelos que ascienden y descienden y donde los servicios de navegación aérea se proporcionan en los aeropuertos que operan a casi plena capacidad.

2.5 Los Estados están divididos con respecto a la diferencia entre “podrían” y “deberían”. Algunos procuran una revisión del párrafo 45 del Doc 9082 dado que, en su opinión, el texto actual es demasiado prescriptivo y que debería haber más flexibilidad en la redacción con respecto al peso de la aeronave; en consecuencia, opinan que la terminología debería armonizarse sustituyendo “deberían” por “podrían” en el párrafo 45 para los derechos por servicios en ruta.

2.6 Algunos otros Estados opinan que el párrafo 46 del Doc 9082, que plantea varias excepciones al uso tanto del factor peso como del factor distancia para los derechos por servicios en ruta, ya proporciona considerable flexibilidad para que los Estados puedan estructurar los derechos con arreglo a sus circunstancias particulares, y las variaciones de los planes de cálculo de derechos tradicionales para tratar circunstancias excepcionales como la congestión y el tráfico de punta, pueden acomodarse con la flexibilidad otorgada en las políticas existentes, incluyendo la reducción o incluso la eliminación de los factores peso y distancia.

3. MEDIDA RECOMENDADA A LA CONFERENCIA

3.1 Se invita a la Conferencia a considerar la posibilidad de alcanzar un consenso sobre la función del peso de la aeronave con fines de cálculo de derechos por servicios de navegación aérea, en particular:

- a) si la redacción de los párrafos 44, 45 y 46 del Doc 9082 sobre peso de la aeronave es apropiada; o
- b) si la terminología empleada en los párrafos 44, 45 y 46 debería armonizarse.

3.2 La Conferencia podría considerar también recomendar que la OACI emprenda un estudio sobre la aplicación del peso de la aeronave por parte de los proveedores de servicios de navegación aérea en todo el mundo, con miras a identificar las mejores prácticas así como determinar si se requiere alguna enmienda del Doc 9082 o si es necesario brindar más orientación a los Estados.