



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 2 del orden del día: Cuestiones específicas relacionadas con los aspectos económicos y de gestión de los aeropuertos**
- 2.2: Base de costos para fijar derechos**
 - 2.3: Asignación de costos y sistemas de imposición de derechos**

**BASE DE COSTOS, ASIGNACIÓN DE COSTOS
Y SISTEMAS DE IMPOSICIÓN DE DERECHOS**

[Nota presentada por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI)]

RESUMEN

Los aeropuertos requieren sistemas de imposición de derechos flexibles para responder a la dinámica de la industria aeronáutica y a las necesidades de los usuarios aeroportuarios. La elevación del nivel de la relación de los derechos con los costos simplifica el sistema de imposición de derechos e introduce un elemento comercial para el establecimiento de los mismos. Puede ser necesario aplicar salvaguardias apropiadas para proteger la no discriminación y la transparencia, pero éstas no deberían llegar tan lejos como exigir acuerdos sobre los derechos entre proveedores y usuarios. Los derechos por servicios a los pasajeros se relacionan con el costo de la tramitación del pasajero en el aeropuerto. Su definición y aplicación deberían permitir una flexibilidad máxima para promover los enfoques comerciales en las relaciones entre proveedores y usuarios.

Las medidas recomendadas a la Conferencia figuran en el párrafo 5.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los aeropuertos ofrecen una variedad de servicios por los que cobran derechos a sus usuarios, incluyendo pistas de aterrizaje, puestos de estacionamiento de aeronaves, puentes de embarque, terminales, servicios de seguridad y otros. Dependiendo del tipo de servicio proporcionado los derechos

¹ Traducción proporcionada por ACI.

se relacionan con las aeronaves o con los pasajeros. Estos derechos se recaudan por aeronave y por pasajero, respectivamente.

1.2 En vez de imponer derechos para cada categoría de servicio por separado, el aeropuerto puede preferir integrar varios derechos en un único derecho obtenido a partir de una base única de costos. Además, los aeropuertos pueden definir costos relacionados con la tramitación de pasajeros en diversos grados, lo que podría conducir a un cambio de imposición por aeronave a imposición por pasajero.

2. ANÁLISIS

2.1 Los derechos aeroportuarios han evolucionado como importante herramienta comercial para atraer nuevos explotadores de aeronaves o nuevos servicios aéreos. Conviene tanto a los aeropuertos como a los explotadores de aeronaves simplificar la estructura de los derechos y no considerar por separado cada servicio individual que el aeropuerto proporciona, cobra y contabiliza. En el párrafo 26 v) del Doc 9082 se fomenta el principio de una base única de costos para los derechos de aterrizaje y de despegue. Este principio debería considerarse también para aplicar a nivel del aeropuerto, en particular en los aeropuertos pequeños y medianos.

2.2 Las políticas de la OACI exigen que los derechos impuestos a los usuarios del aeropuerto estén relacionados con los costos y permiten la obtención de una tasa de rentabilidad razonable sobre dichos derechos. Como resultado, los aeropuertos sólo tienen un alcance limitado para competir con respecto al nivel real de los derechos. Por consiguiente, es muy importante que los aeropuertos cuenten con flexibilidad para modular sus derechos en aras de un uso eficiente de las instalaciones y servicios aeroportuarios y en el interés de los explotadores de aeronaves que prefieren derechos más bajos relacionados con las aeronaves para minimizar sus costos fijos.

2.3 Los derechos por servicios a los pasajeros deberían relacionarse con el costo general de la tramitación del pasajero en todo el aeropuerto, y no solamente por el uso de instalaciones y servicios específicos. Si bien los derechos relativos a pasajeros y aeronaves permanecerían relacionados con los costos, es conveniente contar con una mayor flexibilidad dentro y entre las bases de costos individuales a efectos de compensar un cierto grado de riesgo para el explotador de aeronaves haciendo sus costos más variables. El aeropuerto se beneficiará conservando servicios aéreos que, de otra forma, podrían suspenderse, u obteniendo nuevos servicios que, de otra forma, podrían no introducirse.

2.4 Las consultas con los usuarios pueden ser una de las salvaguardias contra la discriminación como posible resultado de elevados niveles de la relación con los costos. Los principios de consulta con los usuarios se aplican en el sentido de que las consultas son distintas de las negociaciones y no exigen acuerdo entre las partes. Puede ser imposible lograr acuerdo con todas las partes lo que podría impedir que el aeropuerto y sus usuarios obtuvieran los beneficios de una mayor flexibilidad.

3. CONCLUSIONES

3.1 Del análisis precedente, pueden extraerse las siguientes conclusiones:

- a) Los Estados podrían considerar la aplicación del principio de relación con los costos a nivel aeroportuario en vez de a nivel de cada derecho, lo que permitiría al proveedor aeroportuario, después de consultar con todos los usuarios, aplicar una base única de costos que abarque múltiples servicios y derechos.

- b) Los Estados deberían conceder a los explotadores aeroportuarios más flexibilidad en la definición de la base de costos de los derechos por servicios a los pasajeros apartándose de un estricto enfoque de parte aeronáutica/parte pública para aplicar un enfoque más funcional basado en la tramitación.
- c) La OACI debería enmendar el Doc 9082 para ajustarse a la flexibilidad añadida con respecto al uso de una base única de costos y para ampliar el alcance de los derechos por servicios a los pasajeros.

4. PROPUESTA DE ENMIENDA DE LAS POLÍTICAS

4.1 Con arreglo a la conclusión c) del párrafo 3.1, se propone enmendar el apartado 23 viii) y añadir una nueva primera oración al párrafo 28 del Doc 9082 como sigue:

Sistemas de imposición de derechos aeroportuarios

23. *El Consejo recomienda que los sistemas de imposición de derechos...*

- viii) *Debería mantenerse la máxima flexibilidad en la aplicación de los métodos de imposición a fin de ~~permitir la introducción de técnicas mejoradas~~ adaptarse a nuevos enfoques comerciales a medida que vayan surgiendo, junto con salvaguardias, según corresponda, con respecto a las consultas con todas las partes interesadas, así como al alcance de aplicación de dichos métodos de imposición de derechos.*

Derechos por servicios a los pasajeros

28. *Sin perjuicio de lo establecido en el párrafo 23 viii), el Consejo recomienda que los derechos por servicios a los pasajeros se relacionen con el costo de la tramitación del pasajero, incluyendo el costo de los servicios de seguridad atribuibles a dicha tramitación (a menos que los servicios de seguridad se cobren por separado). El Consejo reconoce que los ingresos devengados...*

5. MEDIDAS RECOMENDADAS A LA CONFERENCIA

5.1 Se invita a la Conferencia a:

- a) examinar y adoptar las conclusiones que figuran en el párrafo 3.1; y
- b) examinar y aprobar la propuesta de enmienda del Doc 9082 que figura en el párrafo 4.1.