



A41-WP/673
P/68
6/10/22

ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

INFORME DE LA COMISIÓN ECONÓMICA SOBRE LA CUESTIÓN 36

(Presentado por el presidente de la Comisión Económica)

El informe adjunto sobre la cuestión 36 ha sido aprobado por la Comisión Económica.

Nota.— Después de quitarle la cubierta, insértese esta nota en el lugar que corresponde de la carpeta para el informe.

Cuestión 36: Aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea — Política

36.1 En la nota WP/11, el Consejo presenta las medidas económicas y financieras para hacer frente al impacto de la pandemia de COVID-19, que se basan en las orientaciones de la OACI y en las recomendaciones del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) del Consejo y de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (HLCC 2021). La nota contiene igualmente el plan de trabajo futuro de la OACI en este aspecto, el cual se centra en definir medidas adicionales según cómo evoluciona la situación, prestar asistencia para la implementación y fomentar la cooperación entre todas las partes en materia de apoyo financiero a la aviación.

36.2 En la nota WP/12, el Consejo informa sobre las principales tareas realizadas por la OACI en relación con los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea, como actualizar las orientaciones existentes y formular nuevas orientaciones sobre el acceso a los fondos y la financiación para infraestructura de aviación, y contribuir a la recuperación de los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) de las consecuencias económicas de la pandemia de COVID-19. Incluye además el plan de trabajo futuro de la OACI en este ámbito, que se centra en la permanente actualización y desarrollo de políticas, orientaciones y herramientas para la viabilidad económica de los aeropuertos y los ANSP y las necesidades de recursos y financiación a corto, mediano y largo plazo.

36.3 La nota WP/221, presentada por la República de Corea, informa sobre las dificultades para establecer una comparación entre las tasas por los servicios aeroportuarios y de navegación aérea que imponen los Estados debido a la aplicación de diferentes criterios de imposición, incluso criterios que difieren de las recomendaciones del Consejo. En la nota se pide a la OACI que reexamine las recomendaciones vigentes sobre políticas de imposición, que considere la posibilidad de establecer políticas adicionales para que los Estados puedan imponer tasas transparentes y justas; y que desarrolle un sistema digitalizado de notificación de tasas para que los Estados actualicen periódicamente los criterios de imposición.

36.4 En la nota WP/342, la Arabia Saudita, con el apoyo de los Estados miembros de la Organización Árabe de la Aviación Civil (OAAC)¹, comparte su experiencia respecto a la mejora de la experiencia de viaje y de las infraestructuras aeroportuarias, los niveles de servicio y la eficiencia operacional mediante el establecimiento de un programa de puntuación de la calidad total del aeropuerto (ATQS) en 27 aeropuertos. La nota propone a la OACI que estudie los componentes principales del ATQS y considere la viabilidad de proporcionar un modelo que puedan usar los Estados miembros que deseen adoptar un programa de este tipo.

36.5 En la nota WP/247, Sudáfrica explica que la competencia se ha convertido en el centro del negocio aeroportuario y señala a la atención las dificultades que experimentan los aeropuertos para mantener las infraestructuras y planificar las necesidades de inversión futura por el impacto de la pandemia de COVID-19 en el tráfico y las finanzas de los aeropuertos. Destaca la importancia de que el Grupo Experto en los Aspectos Económicos de los Aeropuertos (AEP) reexamine las políticas de la OACI en materia de derechos que figuran en el Doc 9082 y estudie los mecanismos que permitan compensar a los aeropuertos regulados en circunstancias excepcionales, como las pandemias y otras perturbaciones mundiales.

¹ Arabia Saudita, Argelia, Bahrein, Comoras, Djibouti, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, Iraq, Jordania, Kuwait, Líbano, Libia, Marruecos, Mauritania, Omán, Palestina, Qatar, República Árabe Siria, Somalia, Sudán, Túnez y Yemen.

36.6 En la nota WP/199, Estados Unidos, la Unión Europea (UE)² y sus Estados miembros, y los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC)³ expresan su parecer sobre la necesidad de orientaciones concretas y un análisis jurídico sobre las disposiciones del Artículo 15 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Convenio de Chicago), para garantizar su cumplimiento por parte de los Estados. En la nota se destaca el hecho de que ciertos Estados han impuesto arreglos comerciales entre las aerolíneas como prerrequisito para acceder al espacio aéreo o para obtener rutas preferentes de sobrevuelo. Se sostiene que el carácter confidencial de dichas transacciones dificulta que las autoridades de la aviación sean conscientes de la posible repercusión que tienen estos arreglos entre las aerolíneas sobre el mercado y que, en algunos casos, tales prácticas parecen ser incompatibles con el objetivo del Artículo 15. La nota pide a la OACI que realice un análisis de la relación entre las obligaciones de los Estados en virtud del Artículo 15 del Convenio de Chicago y las concesiones de acceso al espacio aéreo por parte de los Estados, lo que proporcionaría una base para promover la adhesión de los Estados al Artículo 15.

36.7 En la nota WP/228, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) se detiene a considerar el recrudescimiento de la competencia a la que se enfrentan los aeropuertos debido al cambio del panorama competitivo y económico, y destaca la necesidad de enfoques de tarificación reactivos, flexibles y eficientes para que los aeropuertos se recuperen de forma sostenible de la pandemia de COVID-19 y respondan adecuadamente a las necesidades de inversión. La nota subraya la importancia del trabajo del Grupo Experto en los Aspectos Económicos de los Aeropuertos para evaluar la pertinencia de las políticas de la OACI en materia de derechos y su capacidad de respuesta a los cambios del sector.

36.8 En la nota de información WP/391, Camerún comparte su experiencia en la supervisión y evaluación de la calidad de los servicios e instalaciones que se ofrecen al público usuario del transporte aéreo, en particular en los aeropuertos, a través de un foro anual que se celebra con la participación de las compañías aéreas, los explotadores aeroportuarios, los proveedores de servicios de navegación aérea y las demás administraciones que intervienen en los aeropuertos. La nota pone de relieve la importancia de contar con una plataforma de intercambio con todas las partes interesadas para mejorar la calidad de los servicios ofrecidos al público usuario del transporte aéreo.

36.9 En la nota de información WP/542, el ACI presenta su programa de evaluación comparativa del servicio al público usuario de los aeropuertos – Calidad de los Servicios Aeroportuarios (ASQ), con indicación de su alcance y metodología. Se destaca la creciente importancia del monitoreo y la medición permanente de la calidad de los servicios aeroportuarios, y se anima a los Estados a hacerlo aplicando criterios justos y razonables, que se adapten al modelo comercial y las condiciones operacionales del aeropuerto.

36.10 La nota de información WP/553, presentada por la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo (IFATCA), señala a la atención los recortes de inversión y personal que aplican los proveedores de servicios de navegación aérea como resultado de los ciclos recurrentes de crecimiento del tráfico seguidos de una desaceleración, que a menudo contribuyen a generar limitaciones de capacidad durante la fase de recuperación. La nota destaca la necesidad de reexaminar los métodos de financiación y dar con una fórmula más resiliente para la financiación de los servicios de navegación aérea.

² Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chequia, Chipre, Croacia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumania y Suecia.

³ Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Macedonia del Norte, Mónaco, Montenegro, Noruega, Reino Unido, República de Moldova, San Marino, Serbia, Suiza, Türkiye y Ucrania.

36.11 En la nota de información WP/454, la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF) señala a la atención un estudio independiente titulado *Navigating the COVID-19 Crisis: Air Traffic Charging Models and Financing of Air Navigation Service Providers*, destacando la oposición entre el traslado del costo al público usuario (bien privado) y la noción de infraestructura (bien público) como criterio de financiación de los servicios de navegación aérea. La Federación se manifiesta de acuerdo con la principal conclusión del estudio: “El Estado debería financiar el nivel mínimo (esencial) de servicio/dotación de personal. Más allá de eso, se podría cobrar directamente al público usuario por los servicios de navegación aérea, pero al formular las políticas se debe reconsiderar quiénes son las partes ‘usuarias’ y cómo pagan por lo que, en última instancia, es un servicio inestimable pero invisible”.

36.12 Al considerar el informe del Consejo presentado en la nota WP/12, la Comisión elogia el trabajo realizado por la Organización en el área de los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea. La Comisión también apoya el trabajo en curso respecto de la actualización de las políticas y orientaciones de la OACI y la recuperación de costos relacionados con el suministro de servicios meteorológicos aeronáuticos (MET), de servicios de información meteorológica espacial y la financiación de las operaciones del sistema de aeronaves no tripuladas (UAS). En consecuencia, la Comisión avala el programa de trabajo de la Organización en este campo, y en especial la importancia de mantener políticas y orientaciones sólidas.

36.13 En lo que respecta a la nota WP/221, si bien se toma nota de las dificultades en la comparación de derechos debido a que los Estados aplican criterios diferentes de imposición, la Comisión conviene en que estos son resultado de las diferencias que existen entre las particularidades nacionales y regionales y las economías subyacentes de los Estados y sus aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea. En cuanto a la propuesta en el sentido de que exista un sistema integral de imposición de derechos que promueva criterios justos y equitativos, la Comisión considera que la OACI ya ha elaborado políticas sobre derechos donde se establecen principios clave, entre ellos los principios de no discriminación, relación con los costos, transparencia y consulta con los usuarios, que figuran en las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082). La Comisión por ende insta a los Estados a que mejoren la aplicación por su parte de las políticas de la OACI.

36.14 La Comisión acoge con beneplácito la información que se comparte en la nota WP/342 sobre la experiencia relativa a la mejora de la facilitación del público viajero en los aeropuertos. La Comisión toma nota de la practicidad y utilidad de los componentes principales para medir la calidad de los aeropuertos, que pueden ser considerados por aquellos Estados que deseen aplicar un programa similar.

36.15 Al examinar las notas WP/247 y WP/228, la Comisión toma nota de las serias repercusiones de la pandemia de COVID-19 en los aeropuertos y las dificultades para mantener la infraestructura existente y satisfacer las necesidades de infraestructura a largo plazo. La Comisión mantiene un debate positivo con respecto al programa de trabajo del AEP y del Grupo Experto en Aspectos Económicos de los Servicios de Navegación Aérea (ANSEP) y reconoce que existen algunos puntos de vista discrepantes sobre temas específicos que actualmente están siendo tratados por el grupo de trabajo conjunto. Reconociendo el carácter dinámico de la industria, la Comisión expresa su apoyo al trabajo en curso del AEP-ANSEP sobre el Doc 9082.

36.16 La Comisión toma nota de la cuestión que se presenta en la nota WP/199 en torno a la práctica de aplicar tasas o exigir compensaciones que excedan de la recuperación de los costos para acceder al espacio aéreo, práctica que resulta incompatible con la intención del Artículo 15 del Convenio de Chicago. Resaltando la importancia de que los Estados adhieran a las normas del Convenio, la Comisión conviene en que se requieren orientaciones más específicas y un análisis jurídico para que los Estados miembros entiendan y apliquen de mejor manera el Artículo 15 del Convenio y que, a tal fin, el ANSEP y el Grupo Experto en Reglamentación del Transporte Aéreo, en consulta con el Comité Jurídico, deberían efectuar un análisis para estudiar específicamente la cuestión de si las condiciones diferenciales que impone

un Estado a otros Estados al concederles acceso a su espacio aéreo son compatibles con los principios de trato nacional y no discriminación que contempla el Convenio. La Comisión también respalda el trabajo del ANSEP relativo a las tasas por el acceso al espacio aéreo a través de la actualización del Doc 9082 de la OACI.

36.17 La Comisión toma nota de la información que figura en las notas WP/391, WP/542, WP/553 y WP/454.

— FIN —