

# Acuerdos de financiamiento colectivo contribuyen a la seguridad y a la eficiencia operacionales

*La larga experiencia con los acuerdos de financiamiento colectivo para el suministro de servicios de navegación aérea ha resultado satisfactoria tanto técnica como económicamente.*

**JEAN-CLAUDE BUGNET**  
SECRETARÍA DE LA OACI

LA mayoría de los 500 millones de pasajeros y más que ha atravesado el Atlántico septentrional durante los últimos 50 años probablemente no sepa que la seguridad de su viaje sobre el océano se basó en un notable ejemplo de cooperación internacional. Acuerdos de larga data sobre el financiamiento colectivo de ciertos servicios de navegación aérea en Groenlandia e Islandia — los “Acuerdos DEN/ICE” — así como otros dos arreglos de financiamiento colectivo que se han establecido más recientemente bajo los auspicios de la OACI, contribuyen al desarrollo seguro y eficiente de los servicios de navegación aérea en diferentes partes del mundo. La observación de estas experiencias demuestra que el concepto

de financiamiento colectivo ofrece el potencial de poder aplicarse a otras esferas técnicas y geográficas.

La administración de los arreglos de financiamiento colectivo ha sido una actividad propia de la OACI desde la firma de los Acuerdos DEN/ICE, originalmente con Islandia en 1948 y con Dinamarca en 1949. Dos otras aplicaciones aeronáuticas del concepto de financiamiento colectivo habían precedido estos acuerdos: una en 1946 para la operación de buques meteorológicos; la otra en 1947 para la explotación de una estación lorán en Islandia.

La participación de la OACI en el suministro de servicios de navegación aérea por sus Estados miembros es conforme al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (también conocido como el Convenio de Chicago), que reconoce que algunos Estados contratantes pueden

encontrar dificultades para el suministro de los servicios de navegación aérea en el espacio aéreo por el que son responsables. Las resoluciones de las Asambleas de la OACI y las conclusiones alcanzadas en recientes reuniones de la OACI abarcan la política de la OACI en esta materia, mientras que los acuerdos individuales establecen el marco jurídico para las aplicaciones de financiamiento colectivo.

## Acuerdos existentes

Los acuerdos de financiamiento colectivo DEN/ICE, con Dinamarca e Islandia como los respectivos Estados proveedores, cubren la explotación y el financiamiento de las instalaciones y servicios de navegación aérea para el control del tránsito aéreo, las comunicaciones y la meteorología en la parte nórdica del Atlántico septentrional (o sea, las regiones de información de vuelo de Sondrestrom y Reykjavik).\*

La responsabilidad financiera es asumida por un grupo de Estados — actualmente 23 que incluyen los dos Estados proveedores — cuyos gobiernos son partes en los acuerdos. La responsabilidad de administrar los acuerdos en nombre de los gobiernos contratantes incumbe a la OACI. Dinamarca e Islandia contribuyen 5% del costo del suministro de los servicios teniendo en cuenta los beneficios especiales dimanantes de su funcionamiento. La parte principal del 95% restante, que corresponde a los costos atribuibles a la aviación civil, es financiada por derechos impuestos a los usuarios que pagan los explotadores de las aeronaves que atraviesan el Atlántico septentrional al norte de la latitud 45°N. Estos derechos incluyen honorarios para cubrir los costos administrativos de la OACI y los gastos incurridos por el Reino



Dos acuerdos de financiamiento colectivo entre 23 Estados cubren el funcionamiento y la financiación de servicios de navegación aérea sobre el Atlántico septentrional. Aparece en la foto un controlador en el Centro de control de área oceánica en Reykjavik (Islandia).

Unido para la facturación y cobranza de los derechos. Los costos restantes están cubiertos por las cuotas correspondientes a los gobiernos contratantes sobre la base del porcentaje de travesías del Atlántico septentrional efectuadas por las aeronaves civiles explotadas en sus Estados.

Los servicios financiados colectivamente han podido hacer frente a considerables aumentos del tráfico en el Atlántico septentrional, que pasó de 22 000 travesías en 1956 a más de 300 000 por año en épocas recientes, así como a la creación de importantes elementos de los sistemas de comunicaciones, navegación, vigilancia y gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM) en dicha región. Los costos totales estimados de los servicios correspondientes a los dos acuerdos por 2003 ascienden aproximadamente a \$28 millones, y el derecho a los usuarios por travesía es de unos \$80 (todas las cifras financieras están dadas en moneda estadounidense).

A petición de los seis Estados que proporcionan servicios de navegación aérea para el Atlántico septentrional (Canadá, Estados Unidos, Irlanda, Islandia, Portugal y el Reino Unido), la OACI asumió en 1994 la responsabilidad de administrar un programa de sistemas de vigilancia de la altitud sobre el Atlántico septentrional. En vigor desde 1995, este programa fue diseñado para vigilar la separación vertical mínima reducida (RVSM) de 1 000 ft antes de su implantación. El concepto de financiamiento colectivo utilizado para los Acuerdos DEN/ICE se adaptó para esta aplicación, teniendo presente que los Estados participantes solicitaron un arreglo de financiamiento colectivo eficaz y flexible.

Los costos operacionales, de mantenimiento y de depreciación se cubren mediante derechos a los usuarios, que el Reino Unido factura y cobra junto con los derechos a los usuarios correspondientes a los acuerdos DEN/ICE. Los costos estimados correspondientes a 2003 suman unos \$2,2 millones, con un derecho a los usuarios de \$6,52 por travesía.

Este arreglo es administrado por la Secretaría de la OACI, que rinde cuenta al Grupo de planificación de sistemas del Atlántico septentrional (NAT SPG).



El financiamiento colectivo puede ser apropiado para la infraestructura CNS/ATM.

Otro acuerdo aborda la compartición del costo del sistema de distribución por satélite de información relativa a la navegación aérea (SADIS). A pedido de varios Estados, la OACI formuló en 1996 un arreglo para distribuir los costos del SADIS, sistema de comunicaciones concebido para proporcionar datos meteorológicos desde el Centro mundial de pronósticos de área de Londres a través de una base de satélites que se extiende desde el Atlántico oriental (20 W) hasta Australia central (140 E), cubriendo las regiones de Europa, África, Oriente Medio y Asia occidental. SADIS es explotado por el Reino Unido.

La participación en los costos del SADIS es obligatoria para los Estados que reciben este servicio, con una excepción concedida a los países menos desarrollados. Cada parte en el acuerdo puede recuperar de los usuarios su participación en los costos incluyendo las sumas correspondientes en el cálculo del costo empleado para los derechos a los usuarios que impone para los servicios de navegación aérea.

El arreglo es administrado por el Grupo administrativo de recuperación de costos del SADIS (SCRAG), que está compuesto de representantes de las regiones interesadas. La Secretaría de la OACI aporta los servicios de apoyo sobre una base de recuperación de los costos. Los costos totales estimados por este concepto

representan unos \$829 000 para 2003.

Las aplicaciones del concepto de financiamiento colectivo citadas anteriormente implican métodos considerablemente diferentes de administración y de participación de la OACI. Esto corresponde a las variantes en las instalaciones o servicios respectivos y en las circunstancias.

#### Aplicaciones futuras

Teniendo presente el éxito de los arreglos de financiamiento colectivo existentes en la facilitación rentable de los servicios de navegación aérea, es evidente que algunos Estados pueden estar interesados en considerar nuevas aplicaciones del concepto como medio de financiar la explotación de una instalación, un servicio o la gama completa de servicios de navegación aérea.

Para los Estados proveedores, el financiamiento colectivo puede hacer más fácil lograr fondos para proyectos de aviación reduciendo la suma de capital requerido de cada Estado participante. Esto permite modernizar instalaciones y servicios mediante el reemplazo o la actualización de equipos, o la adquisición de equipo

*continúa en la página 29*

\* Se pueden obtener detalles sobre los acuerdos de financiamiento colectivo en el sitio Web de la OACI ([www.icao.int](http://www.icao.int)) y de la Sección de financiamiento colectivo de la Dirección de transporte aéreo de la OACI.

Jean-Claude Bugnet es jefe de la Sección de financiamiento colectivo de la Dirección de transporte aéreo en la Sede de la OACI, Montreal.

adicional. Los fondos necesarios se pueden disponer cuando haga falta sobre una base justa y equitativa.

Para los usuarios, el financiamiento colectivo facilita las operaciones aéreas sobre una base regular, eficiente y económica proporcionando al mismo tiempo servicios más rentables para la aviación civil. Esos arreglos garantizan las apropiadas consultas con las partes involucradas, y dan por resultado derechos más bajos para los explotadores de aeronaves.

Las consideraciones técnicas, económicas o políticas pueden justificar la formulación de arreglos de financiamiento colectivo.

El objetivo general del financiamiento colectivo es financiar el suministro de servicios de control de tránsito aéreo, comunicaciones y meteorología a los vuelos internacionales.

Este tipo de arreglo puede prestarse bien a la implantación de varios componentes del sistema CNS/ATM cuya capacidad y cobertura geográfica exceden frecuentemente el espacio aéreo controlado por un Estado. Es también apropiado debido a la magnitud de las inversiones requeridas. Geográficamente, toda zona homogénea de tránsito aéreo y de ruta de tránsito principal, en especial sobre el océano, sería candidata posible para la aplicación del concepto de financiamiento colectivo.

Otras posibles aplicaciones, en que las instalaciones, los servicios y los costos están fuera del alcance de un solo Estado, incluyen la calibración de las ayudas terrestres, la creación de rutas transpolares, etc.

El establecimiento de este tipo de arreglo bajo los auspicios de un organismo imparcial como la OACI puede también resultar útil en circunstancias especiales. Por ejemplo, estos arreglos pueden ser apropiados después de conflictos entre Estados vecinos, a reserva de que ambas partes quieran cooperar.

Incumbe a los Estados, junto con los grupos regionales de planificación y ejecución, decidir qué equipos e instalaciones son necesarios para suministrar servicios seguros y económicos de navegación aérea en el espacio aéreo bajo su responsabilidad, así como el tipo de organización y acuerdos de financiamiento que son apropiados. Esta decisión debe tener en cuenta las consideraciones técnicas, económicas y de políticas posible imperantes, siendo el financiamiento colectivo un medio entre otros.

Las solicitudes de asistencia para establecer un programa de financiamiento colectivo son consideradas por la OACI caso por caso. Dichas solicitudes y los acuerdos subsiguientes deberían incluir una descripción clara del proyecto y de sus objetivos así como identificar las instalaciones y los servicios a financiar colectivamente. También es necesaria una definición clara de las responsabilidades de los diferentes asociados que estarían de acuerdo en participar.

La simplicidad y la flexibilidad son elementos clave para el éxito de los arreglos de financiamiento colectivo. Los acuerdos deberían adaptarse a las circunstancias de los Estados interesados y permitir una implantación eficiente y una recuperación equitativa de los costos, incluidos los de carácter administrativo, mediante derechos a los usuarios compatibles con las políticas de la OACI sobre derechos por el uso de aeropuertos y servicios de navegación aérea (Documento OACI 9082).

En conclusión, después de más de medio siglo de experiencia y millones de travesías sobre el Atlántico septentrional, los arreglos de financiamiento colectivo han probado ser muy satisfactorios tanto técnica como económicamente. El concepto de financiamiento colectivo, que ha contribuido grandemente a hacer del espacio aéreo del Atlántico septentrional uno de los corredores aéreos más seguros y menos caros del mundo, podría conducir a otras aplicaciones de este tipo de cooperación internacional.