



## ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

### COMISIÓN ECONÓMICA

#### Cuestión 50: Aspectos económicos de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea

#### NECESIDAD DE RESPONSABILIDAD SOCIAL EN AEROPUERTOS Y SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

[Nota presentada por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF)]

#### RESUMEN

La ITF representa a trabajadores/as de todo el mundo y habla por millones de empleados del sector de la aviación a nivel global. El funcionamiento seguro cotidiano del transporte aéreo en todo el mundo depende de sus capacidades y compromiso.

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a considerar enmendar el Doc 9082 para incluir “*Alienta* a los Estados contratantes a adoptar los principios de no discriminación, relación de los derechos con los costos, transferencia y consulta con los usuarios y representantes de los/as trabajadores/as y profesionales en su legislación, normativas o políticas nacionales así como en los acuerdos de servicios aéreos, para garantizar su cumplimiento por parte de los aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico D —Eficiencia — Mejorar la eficiencia de las operaciones de la aviación, especialmente en relación con el suministro sostenible de servicios de aeropuertos y navegación aérea de una forma eficiente y eficaz en función de los costos.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Véase 4.1-4.3
<i>Referencias:</i>	

<sup>1</sup> Las versiones en español, francés e inglés fueron proporcionadas por la ITF.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 Desde la última Asamblea hemos presenciado un gran deterioro de la economía de la industria de la aviación. Esto a su vez ha causado deterioro en los ingresos de los aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea. A esto se le une el creciente impacto del modelo de transportistas de pasajeros de bajo costo que también tiene un impacto en los ingresos de los aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea. Además, parece que tiene un impacto en la financiación de varias funciones de supervisión, donde funciones reguladoras y operativas han sido separadas tal como se menciona en la nota A37-WP/6 de la OACI en esta Asamblea.

1.2 Los/as trabajadores/as reconocen que tienen que desempeñar un papel para ayudar a resolver la presente crisis económica.

1.3 Sin embargo, se les excluye demasiado frecuentemente del proceso de consulta cuando se trata de fijar los derechos. Este proceso tiene un impacto directo en los términos y condiciones de empleo de muchos trabajadores/as de aeropuertos y servicios de navegación aérea.

1.4 En el Simposio celebrado antes de la Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea (CEANS) en 2008, varias organizaciones que realizaron presentaciones sugirieron que era importante mantener un equilibrio entre recompensar y motivar al personal, para proporcionar un servicio eficiente y eficaz en función de los costos y mantener la seguridad y la sostenibilidad. Este enfoque equilibrado fue propuesto por NAVCANADA y Airways Corporation of New Zealand. Este enfoque es apoyado por la ITF. En nuestra opinión es esencial que la contribución del personal se reconozca adecuadamente y que los ANSP (proveedores de servicios de navegación aérea) puedan contratar y formar el personal de alta calidad que necesitarán en los próximos años.

## 2. APOYO DE LA CONSULTA

2.1 La OACI reconoce que tiene que desempeñar un papel para apoyar a Estados, aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea en el desarrollo de un mecanismo de consulta apropiado sobre los derechos impuestos a los usuarios. La ITF argumentaría que la OACI tiene que desempeñar un papel junto con la OIT para desarrollar mecanismos de consulta apropiados con representantes de los/as trabajadores/as y sus homólogos profesionales. Esto se basa en las conclusiones de la OIT en la reunión tripartita de 2002 en la que se declaró que “los gobiernos deben promover las consultas entre los socios sociales de la aviación civil a todos los niveles”. La misma conferencia también concluyó que la OIT debe mejorar su cooperación y colaboración con la OACI y las instituciones financieras internacionales para promover la cooperación económica y la importancia de la consulta tripartita y el continuo diálogo social y técnico.

2.2 En la mayoría de otras industrias no se realizan consultas sobre precios con los usuarios o clientes. Una empresa o proveedor de servicios simplemente establece un precio que cree que el mercado puede aceptar. A su vez los/as trabajadores/as pueden negociar directamente con sus empleadores, teniendo en cuenta la salud de una empresa, la demanda de un producto y la rentabilidad de la empresa. Sin embargo, se reconoce que la industria de la aviación es diferente. Los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea realizan sus operaciones en posiciones de casi monopolio. Bajo el enfoque actual de la industria de la aviación, muchos trabajadores/as son excluidos del proceso de consulta para fijar los derechos impuestos a los usuarios y aplicar una reglamentación económica. A su vez esto provoca huelgas, lo cual tiene un impacto en la industria financiera. La ITF opina que un enfoque hacia la consulta en el que participen los usuarios y los/as trabajadores/as beneficiará a la industria a largo plazo. Dicho enfoque ya ha sido aceptado cuando se trata de negociaciones entre la UE y otras entidades sobre el desarrollo de acuerdos de cielos abiertos y acuerdos bilaterales entre la UE y otros Estados. Se invita a los representantes de los/as trabajadores/as a participar y contribuir a estos acontecimientos.

### 3. LA ACTUAL FÓRMULA PARA EL CÁLCULO DE DERECHOS ES INSUFICIENTE

3.1 La ITF cree que la fórmula de peso por distancia aplicada en la actualidad en el Doc 9082 de la OACI “Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea” ya no refleja exactamente los costos de prestar servicios de tránsito aéreo (ATC).

3.2 La fórmula se basa en la suposición errónea de que el tamaño del avión y la distancia volada constituyen un factor importante en el costo de los servicios suministrados. De hecho, el costo por milla de los servicios disminuye a medida que la distancia volada aumenta. Esto es respaldado por el hecho de que el estándar estadounidense para la clasificación de servicios de tránsito aéreo reconoce que la carga de trabajo para los controladores de tránsito aéreo, y por consiguiente el costo de prestar el servicio, es más alto durante la fase transicional del vuelo.

3.3 Tampoco hay una relación directa entre el tamaño del avión y el costo del servicio. Bajo la fórmula de cálculo de tarifas actual, de hecho las empresas operadoras de aviones pequeños son subvencionadas por empresas que utilizan aviones más grandes. El costo de prestar servicios de tráfico aéreo está relacionado directamente con el volumen de espacio aéreo controlado (sectores), así como el número y la variedad de tipos de avión en cualquier punto transicional del espacio aéreo. En este respecto, un avión que se mantenga dentro de un sector de espacio aéreo durante varios cientos de millas no requiere recursos sustancialmente mayores que un avión que atraviesa brevemente ese sector.

3.4 Podría argumentarse que el criterio de tamaño de avión tiene el objetivo de asegurarse de que los derechos tengan cierta relación con el número de pasajeros transportados. Sin embargo no es nada claro si la fórmula actual ofrece el mejor medio de lograr esto.

### 4. ¿QUIÉN DEBERÍA CONTRIBUIR AL COSTO?

4.1 El Doc 9082 de la OACI establece en el párrafo 42 que “El Consejo considera que, como principio general, cuando se provean servicios de navegación aérea para uso internacional, los proveedores de servicios pueden exigir que los usuarios sufragen su parte de los costos correspondientes.” En muchos países el enfoque actual es que el mecanismo de imposición de derechos intenta recuperar todos los costos asociados con el suministro de servicios de navegación aérea (ANS). La financiación pública para la navegación aérea está disminuyendo o ha desaparecido en muchos Estados de la OACI y a pesar del hecho de que la industria de la aviación, incluida la aviación general contribuye millones de dólares en impuestos y contribuciones, una parte muy pequeña de ellos es dedicada a la provisión de una infraestructura de ANS o aeropuertos.

4.2 En la mayoría de regiones del mundo, la aviación general ha experimentado un enorme crecimiento en los últimos tiempos. Ahora la aviación general hace una contribución significativa al crecimiento de la economía mundial. Sin embargo, en la mayoría de Estados miembros la aviación general no abona derechos. Esto necesita resolverse.

4.3 Los Estados también deben tener bien claro quién paga por vuelos exentos y la contribución que debe ser hecha por el sector militar para la provisión de una infraestructura de ANS. ¿Quién paga cuando el Jefe del Estado vuela en un avión especial de un país a otro? Asimismo, ¿cómo deberíamos calcular el costo de las demoras requeridas cuando surgen emergencias militares?

## **5. LA DIMENSIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE LA AVIACIÓN CIVIL Y LA GESTIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO (ATM)**

5.1 El informe final de la reunión tripartita de la OIT, celebrada en enero de 2002 (TMICA/2002/11), reconoció “que la existencia de una industria de la aviación civil vibrante beneficia al interés público.” El párrafo concluyó: “Por consiguiente, el interés de la seguridad y protección del público dicta que los gobiernos deben desempeñar un papel activo en la protección y mantenimiento de una infraestructura de aviación civil.” Argüimos que las directrices de tarifas actuales no reconocen dicho enfoque.

5.2 Se espera cada vez más que las líneas aéreas cubran todos los costos de la infraestructura de ANS. Esta falta de apoyo público aumenta la presión en los proveedores de servicios respecto a reducir costos y en muchos casos ejerce presión para que se reduzca el personal y, por consiguiente se produzca un efecto adverso en los objetivos de rendimiento relacionados con la seguridad operacional, la eficiencia y la regularidad. Esto tiene un marcado contraste con el enfoque hacia la señalización y gestión de tráfico de carreteras o ferrocarriles. Si un Gobierno se da cuenta de que es necesario mejorar servicios o reducir embotellamientos de tráfico, construirá nuevas carreteras o conexiones ferroviarias. En el caso de la aviación, “concede la libertad de intentar obtener créditos fuera de la deuda del gobierno.”

5.3 El problema de este enfoque es mucho más evidente en momentos de crisis en los que los gobiernos han actuado para garantizar la financiación mínima necesaria para mantener la provisión y fiabilidad de servicios integrados y a nivel de todo el sistema incluso cuando los ingresos no han satisfecho las necesidades operativas o de inversiones.

5.4 La asociación que representa a los proveedores comercializados, CANSO, argumenta que la solución de este problema es dar libertad a los proveedores de ATS para que actúen como agencias comerciales con una capacidad de extraer beneficios del servicio provisto, y obtener capital del sector de finanzas privado. Dicho enfoque, apoyado por muchos gobiernos, simplemente exacerba las crisis económicas actuales. En nuestra opinión este enfoque es contrario a los principios establecidos en el Doc 9082 de la OACI y la ITF cree que las funciones del sector público de sistemas ATS nacionales deben ser reconocidas.

5.5 Hasta cierto punto este papel público ya se reconoce en el apoyo gubernamental que se da al desarrollo de NEXTGEN y el proyecto SESAR en Europa.

## **6. FONDOS DE RESERVA**

6.1 Los Estados continuarán siendo en última instancia los garantes de sus infraestructuras nacionales, incluidos sus servicios de tránsito aéreo. Un mecanismo para gestionar el ciclo comercial que es una característica integrada de la industria del transporte aéreo sería que los Estados permitieran el establecimiento de fondos de reserva dedicados a financiar costos operativos y de inversiones en aquellos puntos del ciclo comercial en que los ingresos derivados de tarifas disminuyen mientras que los costos siguen siendo fijos o aumentan. Esta financiación para contingencias podría establecerse sobre la base de los costos calculados del servicio durante todo el ciclo comercial. Sin embargo, requeriría alguna revisión de las políticas actuales de la OACI, descritas en el Doc 9082.

## **7. CONCLUSIONES**

7.1 Se invita a la Asamblea General a considerar que:

- a) ha llegado el momento de volver a la visión original de la OACI respecto a que las líneas aéreas deberían participar en los costos de la provisión de servicios ANS, al mismo tiempo que debe reconocerse el papel fundamental del Estado;
- b) como parte de la revisión de textos de orientación sugerida por la Secretaría en la nota de estudio A35-WP/10, la OACI realice una revisión de la actual fórmula para fijar derechos para considerar cómo podría revisarse a fin de que se adapte al nuevo entorno;
- c) dicha revisión incluiría consultas con todos los interesados, incluidos todos los organismos representativos de los/as empleados/as de ATS; y
- d) se invita a la Asamblea a considerar enmendar el Doc 9082 para incluir lo siguiente:  
“Alienta a los Estados contratantes a adoptar los principios de no discriminación, relación de los derechos con los costos, transferencia y consulta con los usuarios y representantes de los/as trabajadores/as y profesionales en su legislación, normativas o políticas nacionales así como en los acuerdos de servicios aéreos, para garantizar su cumplimiento por parte de los aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea.