



AEP-ANSEP/4

# Organización de Aviación Civil Internacional

---

**GRUPO DE EXPERTOS SOBRE ASPECTOS ECONÓMICOS  
DE LOS AEROPUERTOS**

**Y**

**GRUPO DE EXPERTOS SOBRE ASPECTOS ECONÓMICOS  
DE LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA**

**CUARTA REUNIÓN CONJUNTA (AEP-ANSEP/4)**

Montreal, 7–11 de febrero de 2011

**INFORME**



**INFORME DE LA CUARTA REUNIÓN CONJUNTA**  
**DEL GRUPO DE EXPERTOS SOBRE ASPECTOS ECONÓMICOS DE LOS AEROPUERTOS**  
**Y**  
**EL GRUPO DE EXPERTOS SOBRE ASPECTOS ECONÓMICOS**  
**DE LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA**  
**(AEP-ANSEP/4) (2011)**

**CARTA DE ENVÍO**

Al presidente del Comité de Transporte aéreo

Del presidente de la reunión

Grupo de expertos sobre aspectos económicos  
de los servicios de navegación aérea (AEP-ANSEP/4) (2011)

Tengo el honor de enviarle, adjunto a la presente, el Informe de la cuarta reunión conjunta del Grupo de expertos sobre aspectos económicos de los aeropuertos y el Grupo de expertos sobre aspectos económicos de los servicios de navegación aérea (AEP-ANSEP/4), que tuvo lugar en Montreal, del 7 al 11 de febrero de 2011.



David Reble  
Presidente

Montreal, 11 de febrero de 2011



## ÍNDICE

	<b>Página</b>
<b>RESEÑA DE LA REUNIÓN</b>	
1. Duración	<b>ii-1</b>
2. Asistentes	<b>ii-1</b>
3. Mesa y Secretaría	<b>ii-4</b>
4. Atribuciones	<b>ii-4</b>
5. Orden del día de la reunión	<b>ii-6</b>
6. Arreglos administrativos	<b>ii-6</b>
7. Grupos de trabajo	<b>ii-8</b>
 <b>INFORME DE LA REUNIÓN</b>	
Cuestión 1 del orden del día:	Examen del trabajo de seguimiento sobre las recomendaciones de la Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea (CEANS) relativas a la revisión de los textos de orientación de la OACI [ <i>Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos</i> (Doc 9562) y <i>Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea</i> (Doc 9161)]
Cuestión 2 del orden del día:	Examen del trabajo de seguimiento sobre otras recomendaciones de la conferencia
Cuestión 3 del orden del día:	Examen del trabajo de seguimiento sobre la decisión del Consejo relativa a la estructura y legibilidad de las <i>Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea</i> (Doc 9082)
Cuestión 4 del orden del día:	Examen de los aspectos de asignación de costos del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS)
Cuestión 5 del orden del día:	Elaboración de orientaciones sobre posibles medios de financiar diversas funciones de vigilancia
Cuestión 6 del orden del día:	Cualquier otro asunto



---

**CUARTA REUNIÓN CONJUNTA**  
**DEL GRUPO DE EXPERTOS SOBRE ASPECTOS ECONÓMICOS DE LOS AEROPUERTOS**  
**Y**  
**EL GRUPO DE EXPERTOS SOBRE ASPECTOS ECONÓMICOS**  
**DE LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA**  
**(AEP-ANSEP/4) (2011)**

**Montreal, 7 al 11 de febrero de 2011**

**RESEÑA DE LA REUNIÓN**

**1. DURACIÓN**

1.1 La cuarta reunión conjunta del Grupo de expertos sobre aspectos económicos de los aeropuertos y el Grupo de expertos sobre aspectos económicos de los servicios de navegación aérea (AEP-ANSEP/4) de la OACI tuvo lugar en la Sede de la Organización, en Montreal, del 7 al 11 de febrero de 2011.

1.2 La Directora de Transporte aéreo, Sra. Folasade Odutola, inauguró la reunión a las 10:00 horas con un discurso de bienvenida y agradeció a los participantes por su continuo apoyo a la Secretaría en la labor de seguimiento de la Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea (CEANS – 2008).

1.3 La Jefa de la Sección de políticas y análisis económicos (EAP) de la Dirección de Transporte aéreo, Sra. Narjess Teyssier, presentó a los miembros de la Secretaría y formuló algunas observaciones sobre el orden del día de la reunión.

1.4 El Sr. Embajador Michel Wachenheim, Representante permanente de Francia en el Consejo de la OACI, y presidente del Comité de Transporte aéreo, clausuró la reunión. En su alocución de clausura el Embajador Wachenheim expresó el agradecimiento del Comité por la asistencia que los grupos de expertos proporcionan a la Secretaría para llevar a cabo las diversas tareas incluidas en las atribuciones de los grupos de expertos, y subrayó la importancia de la labor de la OACI en materia de transporte aéreo, en particular las políticas y orientación sobre derechos y aspectos económicos de los aeropuertos y servicios de navegación aérea, para lograr un mejor equilibrio en la cadena de valores del transporte aéreo.

**2. ASISTENTES**

2.1 Asistieron a la Reunión miembros de los grupos de expertos, suplentes y observadores de 25 Estados miembros y siete organizaciones internacionales, así como asesores y otras personas según figura en la lista siguiente. En total, 65 participantes asistieron a la reunión.

<b>MIEMBROS, SUPLENTE, ASESORES Y OBSERVADORES</b>		<b>DESIGNADO POR</b>
Sra. Marina Köster	Miembro	Alemania
Sra. Mirka Jelinek	Miembro	Alemania
Sr. Thomas Möller	Asesor	Alemania
Sr. Bernhard Persch	Asesor	Alemania
Sr. Norberto E. Luongo	Miembro	Argentina
Sr. Andrew Clarke	Miembro	Australia
Sr. Warren Mundy	Observador	Australia
Sr. Rogério Coimbra	Miembro	Brasil
Sra. Viviane Gil Franco	Asesor	Brasil
Sr. David Reble	Miembro	Canadá
Sra. Tess Sliwinski	Asesor	Canadá
Sr. John Weerdenburg	Asesor	Canadá
Sra. Viviana Iturriaga	Miembro	Chile
Sr. Keld Ludvigsen	Miembro	Dinamarca
Sr. Leandro Calvo Lucas	Miembro	España
Sr. Jeffrey C. Wharff	Miembro	Estados Unidos
Sr. Albert J. Muldoon	Asesor	Estados Unidos
Sr. Mike Nichols	Asesor	Estados Unidos
Sr. Michael Rudis	Asesor	Estados Unidos
Sra. Vera Mironova	Miembro	Federación de Rusia
Sr. Dmitry Aleev	Asesor	Federación de Rusia
Sra. Tatiana Budarina	Asesor	Federación de Rusia
Sr. Andrey Khvostunkov	Asesor	Federación de Rusia
Sr. Vladlen Korovkin	Asesor	Federación de Rusia
Sr. Evgeny Melnikov	Asesor	Federación de Rusia
Sr. Roman Radkevich	Asesor	Federación de Rusia
Sr. Y. Romanenko	Asesor	Federación de Rusia
Sr. Yves Tatibouet	Miembro	Francia
Sr. Christian Forgues	Observador	Francia
Sr. Georges Lachenaud	Observador	Francia
Sra. Mary Coveney	Miembro	Irlanda



<b>MIEMBROS, SUPLENTE, ASESORES Y OBSERVADORES</b>		<b>DESIGNADO POR</b>
Sr. Koichi Yamagishi	Miembro	Japón
Sr. Takayuki Watanabe	Asesor	Japón
Sr. Takahiro Tsutsumi	Asesor	Japón
Sr. Dionisio Méndez Mayora	Miembro	México
Sra. Dolores Jiménez Hernández	Asesor	México
Sr. Rotimi Arogunjo	Miembro	Nigeria
Sr. J. T. Bala	Asesor	Nigeria
Sr. R. Raheem	Asesor	Nigeria
Sr. Bert Prvanov	Miembro	Nueva Zelandia
Sr. Bert Rolvink	Miembro	Países Bajos
Sr. Hans de Bruijn	Asesor	Países Bajos
Sr. Edwin Kleiboer	Asesor	Países Bajos
Sr. Iain Osborne	Miembro	Reino Unido
Sr. Ameer Abdelghani	Miembro	Túnez

**Nota:** No pudieron asistir a la Reunión los representantes de los siguientes Estados:

Marruecos  
 Pakistán  
 Senegal  
 Trinidad y Tabago

<b>OBSERVADORES</b>	<b>DESIGNADO POR</b>
Sr. E. Zoe Etundi	Camerún
Sr. Kleman Ferjan	Eslovenia
Sr. Alojz Krapež	Eslovenia
Sr. Luis F. Carranza-Cifuentes	Guatemala
Sr. Antonino Bardaro	Italia
Sr. William Ndlovu	Sudáfrica
Sr. Cuneyt Yavuzcan	Turquía

<b>OBSERVADORES</b>	<b>ORGANIZACIONES</b>
Sr. Gérard Borel	Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI)
Sr. Christoph Köppchen	Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI)
Sr. Andreas Schimm	Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI)
Sr. Eugene Hoeven	Organización de servicios de navegación aérea civil (CANSO)

<b>OBSERVADORES</b>	<b>ORGANIZACIONES</b>
Sr. Adriaan Heerbaart	EUROCONTROL
Sr. Denis Huet	EUROCONTROL
Sr. Georg Schneider	EUROCONTROL
Sr. Simon Brain	Comisión Europea
Sr. Cyriel Kronenburg	Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)
Sr. Wolfgang Scheel	Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)
Sr. Peter Ingleton	Consejo internacional de aviación de negocios (IBAC)
Sr. John Sheehan	Consejo Internacional de Asociaciones de Propietarios y Pilotos de Aeronaves (IAOPA)
Sr. Frank Hofmann	Consejo Internacional de Asociaciones de Propietarios y Pilotos de Aeronaves (IAOPA)

**Nota:** No pudieron asistir a la reunión representantes de la Organización Meteorológica Mundial (OMM)

<b>SECRETARÍA</b>	
Sr. Julián de la Cámara	Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)
Sr. Toru Hasegawa	
Sr. Bernard Péguillan	
Sr. Frederic Malaud	

### 3. MESA Y SECRETARÍA

3.1 El Sr. David Reble (Canadá) fue elegido presidente de la reunión.

3.2 El secretario de la reunión fue el Sr. Julián de la Cámara, Gerente de infraestructura de la Sección de políticas y análisis económicos (EAP) de la Dirección de Transporte aéreo con la asistencia del Sr. Toru Hasegawa, asistente de la Directora de Transporte aéreo. El Sr. Bernard Péguillan y el Sr. Frederic Malaud fueron asesores de la reunión.

### 4. ATRIBUCIONES

4.1 El Comité de Transporte aéreo de la OACI había establecido las siguientes atribuciones revisadas de los dos grupos de expertos:

#### *Grupo de expertos sobre aspectos económicos de los aeropuertos*

Asistir activamente a la Secretaría en el trabajo que se requiera como seguimiento de la *Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea* (CEANS) en lo siguiente:

- a) desarrollo o enmienda, según se requiera, de los textos de orientación para el *Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos* (Doc 9562) en materia de vigilancia económica, rendimiento económico y requisitos mínimos de presentación de informes; consulta con los usuarios; gobernanza, propiedad y control de aeropuertos (incluidas las cuestiones de procedimientos para aeropuertos no viables y concesiones aeroportuarias); total de las bases de costos para fijar los derechos; metodologías relativas a la tasa de rendimiento; y derechos diferenciales; y
- b) revisión de las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082) con el fin de mejorar la estructura y legibilidad del documento.

***Grupo de expertos sobre aspectos económicos de los servicios de navegación aérea***

Asistir activamente a la Secretaría en el trabajo que se requiera como seguimiento de la *Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea* (CEANS) en lo siguiente:

- a) desarrollo o enmienda, según se requiera, de los textos de orientación para el *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* (Doc 9161) en materia de vigilancia económica, rendimiento económico y requisitos mínimos de presentación de informes; consulta con los usuarios; gobernanza, propiedad y control de proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP); metodologías relativas a la tasa de rendimiento; categorización de servicios para fines de asignación e imputación de costos; y función del peso de la aeronave en las fórmulas de cálculo de los derechos;
- b) vigilancia de evoluciones en aspectos económicos y de organización relacionados con la implantación del concepto operacional de gestión del tránsito aéreo (ATM) mundial;
- c) asesoramiento sobre la transición de servicios de información aeronáutica (AIS) a gestión de la información aeronáutica (AIM);
- d) desarrollo de un estudio de casos sobre contratación de terceros para prestar determinados servicios y elaboración de un proyecto de acuerdo sobre niveles de servicios entre ANSP y terceros proveedores del sector privado;
- e) asistencia a la Secretaría en continuar el trabajo sobre aspectos de asignación de costos del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS);
- f) revisión de las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082) con el fin de mejorar su estructura y legibilidad; y
- g) elaboración de orientación de la OACI sobre financiación de las funciones de vigilancia, tanto a nivel nacional como regional.

## 5. ORDEN DEL DÍA DE LA REUNIÓN

5.1 Conforme a las atribuciones, el objetivo principal de la reunión conjunta AEP-ANSEP/4 era que los grupos de expertos ayudaran a la Secretaría en la revisión de los dos manuales sobre aspectos económicos y el Doc 9082. A esos efectos, el Comité de Transporte aéreo determinó el orden del día de la reunión (AT-SD/189-1) el 13 de enero de 2010 (véase AEP-ANSEP/4-WP/1):

Cuestión 1 del orden del día:	Examen del trabajo de seguimiento sobre las recomendaciones de la Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea (CEANS) relativas a la revisión de los textos de orientación de la OACI [ <i>Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos</i> (Doc 9562) y <i>Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea</i> (Doc 9161)];
Cuestión 2 del orden del día:	Examen del trabajo de seguimiento sobre otras recomendaciones de la Conferencia
Cuestión 3 del orden del día:	Examen del trabajo de seguimiento sobre la decisión del Consejo relativa a la estructura y legibilidad de las <i>Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea</i> (Doc 9082)
Cuestión 4 del orden del día:	Examen de los aspectos de asignación de costos del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS)
Cuestión 5 del orden del día:	Elaboración de orientaciones sobre posibles medios de financiar diversas funciones de vigilancia
Cuestión 6 del orden del día:	Cualquier otro asunto

## 6. ARREGLOS ADMINISTRATIVOS

6.1 El grupo se reunió como órgano único. Los debates en la sesión principal se realizaron en árabe, español, francés, inglés y ruso. Algunas notas de estudio se presentaron en inglés únicamente. El informe se publicó en árabe, español, francés, inglés y ruso.

6.2 A continuación se presenta una lista de los documentos preparados para la reunión o puestos a disposición de la misma:

WP Núm.	Núm. de págs.	Presentada por	Título	Cuestión del orden del día
1	1	Secretaría	Orden del día	---
2	2	Secretaría	Atribuciones	---
3	6	Secretaría	Programa de trabajo y arreglos administrativos	---
4	18	Ponente	Vigilancia económica	1
5	10	Ponente	Consultas con los usuarios	1
6	24	Ponente	Propiedad, control y gobernanza	1

7	15	Ponente	Rendimiento económico y requisitos mínimos de información (aeropuertos)	1
8	18	Ponente	Rendimiento económico y requisitos mínimos de información (servicios de navegación aérea)	1
9	14	Ponente	Cost of capital	1
10	18	Ponente	Base de costos y establecimiento de derechos (aeropuertos)	1
11	8	Ponente	Fijación de derechos (servicios de navegación aérea)	1
12	21	Ponente	Asignación de costos y sistemas de imposición (servicios de navegación aérea)	1
13	5	Secretaría	Aspectos económicos y organizativos de la aplicación del concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial (ATM) (servicios de navegación aérea)	1
14	17	Secretaría	Restructuring of Chapter 1 of Doc 9562 and Doc 9161	1
15	7	Secretaría	Restructuring of Doc 9562 and Doc 9161	1
16	14	Secretaría	New Chapter 5 of Doc 9161, Parts B and C	1
17	34	Ponente	Proposed revision of ICAO's policies on charges for airports and air navigation services (Doc 9082)	3
18	10	Secretaría	Funding of oversight functions	5
19	11	Secretaría	Provision of certain air navigation services by third-party operators	2
20	9	Secretaría	Implementation by States of the recommendations of the Conference on the Economics of Airports and Air Navigation Services (CEANS-2008)	2
21	7	Secretaría	Single European Sky	6
22	8	Estados Unidos	Funding options for regional safety oversight organizations	5
23	4	Secretaría	Service level agreements for air navigation services third-party providers	2
Flimsy núm. 1	3	Secretaría	Allocation of incremental costs for more advanced GNSS services	4
24	4	Secretaría	Proyecto de conclusiones	3
25	3	Secretaría	Proyecto de conclusiones	1
26	3	Secretaría	Proyecto de conclusiones	1
27	2	Secretaría	Proyecto de conclusiones	2
28	2	Secretaría	Proyecto de conclusiones	4
29	2	Secretaría	Proyecto de conclusiones	6
30	2	Secretaría	Proyecto de conclusiones	5
31	17	Secretaría	Proyecto de conclusiones	1, 2, 3, 4, 5, 6

## **7. GRUPOS DE TRABAJO**

7.1 En el Apéndice figura la lista de grupos de trabajo establecidos en la reunión AEP-ANSEP/4.

-----

**Cuestión 1 del orden del día: Examen del trabajo de seguimiento sobre las recomendaciones de la Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea (CEANS) relativas a la revisión de los textos de orientación de la OACI [Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos (Doc 9562) y Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea (Doc 9161)]**

### *Vigilancia económica (aeropuertos y servicios de navegación aérea) — (WP/4)*

## 1.1 INTRODUCCIÓN

1.1.1 En la nota WP/4 se propuso un nuevo párrafo sobre la “aplicación de la ley en materia de competencia”, y la eliminación de todas las referencias a la “reglamentación económica”, subrayando al mismo tiempo la importancia de que los Estados implanten una función de vigilancia económica internamente congruente, en particular en lo que se refiere a la eficiencia económica y la consulta con los usuarios.

## 1.2 ANÁLISIS

1.2.1 En el texto introductorio del Capítulo 1, Parte C, se señalaron a la atención de la Secretaría algunas incoherencias con el Doc 9082 en la redacción relativa a la definición de vigilancia económica.

1.2.2 La reunión convino en suavizar el lenguaje relativo a los enfoques tanto “ligeros” como “fuertes” en la sección que trata de los requisitos institucionales en ambos manuales. Se sugirió eliminar la palabra “may” en la versión inglesa (*Nota: Los proyectos de texto analizados se presentaron en inglés únicamente. En el presente informe todas las referencias a cambios y enmiendas de ambos proyectos son con respecto a la versión inglesa, única disponible*).

1.2.3 La reunión también aprobó una sugerencia dirigida a aclarar el texto del párrafo 1.C16 del Apéndice A (aeropuertos) y el párrafo 1.C15 del Apéndice B (servicios de navegación aérea) sobre las posibles consecuencias de la reglamentación de la tasa de rentabilidad, que podrían resultar en inversiones excesivas en nueva capacidad más allá de las necesidades de los usuarios.

## 1.3 CONCLUSIONES

1.3.1 La reunión, basándose en la documentación y su análisis, llegó a las siguientes conclusiones:

- a) se incorporarán en la versión final de ambos manuales varios cambios de carácter editorial, que no afectan el contenido o la sustancia del texto revisado;
- b) en el párrafo 1.C1 del Apéndice A (aeropuertos) debería conservarse “and operational”;

- c) en el párrafo 1.C1 de ambos apéndices (aeropuertos y servicios de navegación aérea), el texto de la última oración debería ajustarse con el correspondiente del Doc 9082 para que diga: “In performing its economic oversight function, a State will have in particular to ensure that providers develop and implement appropriate performance management systems and that consultations with users are effective”;
- d) la palabra “may” debería eliminarse de las primera y duodécima líneas del párrafo 1.C10 del Apéndice A y del párrafo 1.C11 del Apéndice B; y
- e) la última oración del párrafo 1.C16 del Apéndice A y del párrafo 1.C15 del Apéndice B debería decir: “... cost-effectiveness and may also encourage over-investment beyond the requirement of users”.

### ***Consulta con los usuarios (aeropuertos y servicios de navegación aérea) — (WP/5)***

#### **1.4 INTRODUCCIÓN**

1.4.1 En la nota WP/5 se proponían varios cambios al texto actual del *Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos* (Doc 9562) y del *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* (Doc 9161) respecto de las consultas con los usuarios. Estos cambios comprenden el reordenamiento del texto en dos secciones de los manuales, para mejorar la legibilidad y la continuidad lógica, así como ajustes al texto que trata, entre otras cosas, de las consultas efectivas, los documentos sobre decisiones y datos de carácter delicado.

#### **1.5 ANÁLISIS**

1.5.1 La reunión tomó nota de que se realizarían varios cambios de carácter editorial en ambos manuales, que no afectarían la sustancia del texto en las versiones finales.

1.5.2 Observando que el término “usuarios finales” aparece por primera vez en el Capítulo 1 del Doc 9562, se convino en incluir una nota con la definición que figura en el Doc 9082, Apéndice 3, Glosario.

1.5.3 Se convino en introducir algunas enmiendas respecto del título de la sección sobre el procedimiento de consulta, así como para el párrafo 1.D6 de ambos apéndices.

1.5.4 Se formularon dos propuestas para la eliminación de la palabra “regulators” en la primera oración del párrafo 1.D1 de ambos manuales, y también para eliminar la última oración de 1D.11 del Doc 9562 con respecto a la posible carga que los procedimientos de consulta complejos significaría para los pequeños aeropuertos. Después de un intercambio de opiniones, se decidió no mantener las dos propuestas.

#### **1.6 CONCLUSIONES**

1.6.1 La reunión, basándose en la documentación y su análisis, llegó a las siguientes conclusiones:



- a) se incorporarán a la versión final de ambos manuales varios cambios de carácter editorial, que no afectan el contenido de la sustancia del texto revisado;
- b) la definición de “usuarios finales” (véase el Doc 9082, Glosario) debería incluirse como nota al párrafo 1.D2, quinta línea, en el Apéndice A (aeropuertos); y
- c) en el párrafo 1.D6 de ambos apéndices, debería abreviarse la última oración para que diga: “The consultation process could be maintained even...”.

### ***Propiedad, control y gobernanza (aeropuertos y servicios de navegación aérea) — (WP/6)***

## **1.7 INTRODUCCIÓN**

1.7.1 En la nota WP/6 se proponía una serie de modificaciones al texto del *Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos* (Doc 9562) y del *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* (Doc 9161) con respecto a las cuestiones de propiedad, control y gobernanza. Se propuso un texto perfeccionado y ampliado para la sección sobre participación o intervención privada en la propiedad de los aeropuertos, en particular mediante extractos de una resolución de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) que se refiere a las cuestiones de arrendamiento o concesión en la región. Además, se propuso ampliar el texto de los dos manuales para abordar mejor la separación entre la función de reglamentación y la función de explotación.

## **1.8 ANÁLISIS**

1.8.1 La reunión opinó que el Doc 9562 no debería reproducir la redacción de la resolución de la CLAC como tal, sino que debería poderse redactar en forma más genérica. Se sugirió incluir una nota con una referencia a dicha resolución. Además, la reunión convino en que el texto revisado no debería hacer referencia alguna a “royalties” y que la expresión “concession fees” podría utilizarse en su lugar.

## **1.9 CONCLUSIONES**

1.9.1 La reunión, basándose en la documentación y su análisis, llegó a las siguientes conclusiones:

- a) en el párrafo 2.7 del Apéndice A (aeropuertos) y párrafo 2.8 del Apéndice B (servicios de navegación aérea), la última oración debería decir: “Separation enhances transparency in the decision-making process and makes clear...”; y
- b) en vez de reproducir textualmente la Resolución de la CLAC, el párrafo 2.31 del Apéndice A debería volverse a redactar en forma más genérica e insertarse una nota con una referencia a dicha resolución para mayor detalle. Además, la palabra “royalties” debería sustituirse por “concession fees”.

***Rendimiento económico y requisitos mínimos de información (aeropuertos y servicios de navegación aérea) — (WP/7 y WP/8)*****1.10 INTRODUCCIÓN**

1.10.1 En la nota WP/7 se proponían varias enmiendas del texto actual sobre rendimiento económico del *Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos* (Doc 9562), concretamente una aclaración de la noción de usuarios, la adición de un indicador de la calidad de servicio a los pasajeros, una declaración en cuanto a que esta orientación sobre gestión del rendimiento no debería considerarse excesivamente prescriptiva y atención específica a la evaluación comparativa interna en lugar de la evaluación comparativa externa.

1.10.2 Dado que el texto revisado para el *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* (Doc 9161) presentado a la Reunión AEP-ANSEP/3 relativo al rendimiento económico y requisitos mínimos de información para los servicios de navegación aérea ya se había aceptado en gran medida, el único cambio principal propuesto en la nota WP/8 se relacionaba con la noción de usuarios, la cual fue aclarada.

**1.11 ANÁLISIS**

1.11.1 La reunión opinó que el texto propuesto para el Doc 9562, Capítulo 3, Parte B no podría considerarse como final por las razones siguientes:

- a) dadas las muchas diferencias en el carácter de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea, el contenido del texto para aeropuertos estaba todavía demasiado alineado con el del Doc 9161 y no reflejaba plenamente dichas diferencias;
- b) en muchos aeropuertos algunos servicios son proporcionados por entidades que no son del propio aeropuerto, por ejemplo los servicios de escala y el control de seguridad y fronterizo, y, por consiguiente, el aeropuerto puede no tener control total del rendimiento de esas terceras partes;
- c) los aspectos relativos a los usuarios finales no están adecuadamente tratados en el texto propuesto y, por lo tanto, debería elaborarse más texto a esos efectos, incluyendo indicadores sobre calidad de servicio; y
- d) tal como fue presentado, el texto se dirige a todos los tipos y tamaños de aeropuerto, aunque se reconoce que, para los aeropuertos pequeños, cumplir con una orientación tan detallada podría constituir una pesada carga.

**1.12 CONCLUSIONES**

1.12.1 La reunión, basándose en la documentación y su análisis, llegó a las siguientes conclusiones:

- a) el texto completo sobre gestión del rendimiento económico para el Doc 9562 será vuelto a redactar por un grupo de trabajo, integrado por Irlanda (Ponente), Alemania, Canadá, Chile, Estados Unidos, Nigeria, Reino Unido, Sudáfrica, la Comisión Europea, ACI y IATA. La tarea del grupo de trabajo será mantener los principios y

orientaciones fundamentales, y, en particular, referencias a la evaluación comparativa, en el cuerpo principal del Capítulo 3 del manual y trasladar la información más detallada a un nuevo apéndice;

- b) en el párrafo 3.33, debería agregarse texto respecto a la implantación de sistemas de gestión de rendimiento para tener en cuenta el tamaño y la escala de las actividades de un aeropuerto así como el hecho de que un aeropuerto puede no estar siempre en condiciones de controlar el rendimiento de otros proveedores de servicios en el mismo (p. ej., servicios de escala, seguridad y control fronterizo). A este respecto, en el texto revisado debería hacerse hincapié en la necesidad de contar con plena colaboración entre los aeropuertos y otras partes interesadas para el beneficio de los usuarios finales; y
- c) el nuevo proyecto de texto se distribuirá entre los miembros del grupo de trabajo para mediados de marzo de 2011. Cuando este proyecto de texto haya sido aprobado por el grupo de trabajo, se distribuirá a todos los miembros del grupo de expertos sobre aspectos económicos de los aeropuertos para que lo examinen y aprueben antes de incorporar el texto final en el Capítulo 3 del manual.

1.12.2 El proyecto de texto para el Doc 9161, Capítulo 4 se aprobó según fue presentado en la WP/8 con una enmienda, concretamente en el párrafo 4.38, segunda línea, por la cual se suprimiría la expresión “and end-users”.

### ***Costo del capital (aeropuertos y servicios de navegación aérea) — (WP/9)***

#### **1.13 INTRODUCCIÓN**

1.13.1 En la nota WP/9, se proponía un proyecto de texto sobre el tema de la tasa de rentabilidad razonable para aeropuertos y servicios de navegación aérea, para incluir en el Capítulo 4 del *Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos* (Doc 9562) y Capítulo 5 del *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* (Doc 9161).

#### **1.14 ANÁLISIS**

1.14.1 Se expresó la opinión de que parecía existir una fundamentación circular con respecto a la determinación del valor de los activos calculados a partir de los flujos de fondos futuros, cuando estos se obtenían a partir de los derechos calculados sobre la base de los propios activos. Como resultado, la reunión convino en que la referencia al valor del activo corriente neto de los futuros flujos de fondos que se agregan al activo debería excluirse de la lista de posibles formas de determinar el valor de los activos.

1.14.2 La reunión convino en que los riesgos podrían ser diferentes dependiendo del tamaño y uso de los aeropuertos y en que esta posibilidad debería tenerse en cuenta al calcular la tasa de rentabilidad. Esto se aplicaría, por ejemplo, a los aeropuertos en que hay solo un usuario o unos pocos usuarios.

1.14.3 Algunas otras enmiendas, tanto para el texto como para los valores de las fórmulas, se aprobaron según se especifica en las conclusiones siguientes. Con respecto a los valores para el ejemplo de cálculo del costo medio ponderado del capital (WACC), la reunión se manifestó de acuerdo con las cifras propuestas por la Secretaría, que reflejaban mejor las condiciones del mercado actuales.

## 1.15 CONCLUSIONES

1.15.1 La reunión, basándose en la documentación y su análisis, llegó a las siguientes conclusiones:

- a) en el párrafo 4.A2 del Apéndice A (aeropuertos) y párrafo 6.A2 del Apéndice B (servicios de navegación aérea), *suprímase* “the net present value of future cash flows accruing to the asset”;
- b) al final del párrafo 4.A8 en ambos apéndices, *añádase* “According to national jurisdiction, taxation may also influence the calculation of WACC”;
- c) *añádase* una nota al párrafo 4.A9 del Apéndice A como sigue: “Airports of different size and use may face different risk profiles. Such differences should be considered when calculating the rate of return”;
- d) *enmiéndense* los títulos de ambos Adjuntos a los Apéndices para que digan “Calculation of the Weighted Average Cost of Capital (WACC)”;
- e) en el párrafo 1.3 de ambos Adjuntos a los Apéndices, *suprímase* “Expected” de la fórmula;
- f) *insértese* una nota en el párrafo 3.3 de ambos adjuntos a los apéndices indicando que el cálculo del costo de capital debería ser en términos nominales o reales pero no una combinación de ambos; y
- g) con respecto a los ejemplos proporcionados en ambos Adjuntos a los Apéndices para el cálculo del WACC, *utilícense* los valores siguientes: 2% para el bono gubernamental y 7% para la tasa de rentabilidad media del mercado.

### ***Base de costos y establecimiento de derechos (aeropuertos) — (WP/10)***

## 1.16 INTRODUCCIÓN

1.16.1 En la nota WP/10 se proponían cambios para introducir al texto revisado presentado en la Reunión AEP-ANSEP/3, en lo que respecta a la base de costos y el establecimiento de derechos, incluyendo texto revisado para el *Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos* (Doc 9562) relativo a los derechos por emisiones relacionados con la calidad del aire local, a la reagrupación de la base de costos, a la gestión de la congestión y a los descuentos e incentivos.

## 1.17 ANÁLISIS

1.17.1 Se planteó una cuestión relativa al texto propuesto en el párrafo 4.H25 del Apéndice de WP/10 respecto de la adecuación de la generación de ganancias a partir de los derechos relativos a la calidad del aire local (LAQ). La Secretaría aclaró que, al igual que para los derechos relativos a la seguridad y los relativos al ruido, no debería existir un elemento de ganancia al determinar los niveles de

los derechos LAQ, es decir, las rentas procedentes de tales derechos deberían solamente sufragar los costos relativos.

1.17.2 Ante una pregunta sobre cuál sería la base de costos para los derechos LAQ, la Secretaría comunicó que dicha información figura en la “Guía de las instalaciones y servicios que deberían tenerse en cuenta al determinar los costos aeroportuarios” del Apéndice 1 del Doc 9082.

1.17.3 Al analizar el párrafo 4.H18 del Apéndice de WP/10, se planteó una cuestión relativa a los diversos términos utilizados para los derechos por servicios a los pasajeros. La Secretaría aclaró que el texto propuesto solo se relaciona con los derechos por procesamiento de pasajeros en las terminales y, por consiguiente, no trata ningún aspecto de prefinanciación como, por ejemplo, las tasas por mejoramiento del aeropuerto.

1.17.4 La reunión analizó la adecuación de contar con cuatro subtítulos separados en la sección de fijación de precios económicos con coberturas superpuestas. Se expresaron varias opiniones pidiendo la racionalización del texto de toda la sección. A este respecto, la reunión convino en que el texto pertinente del subtítulo sobre incentivos debería trasladarse a otros subtítulos dentro de dicha sección.

## 1.18 CONCLUSIONES

1.18.1 La reunión, basándose en la documentación y su análisis, llegó a las siguientes conclusiones:

1.18.1.1 El texto apropiado de la subsección sobre “Incentives” (párrafos 4.G14-4.G19 del Apéndice) debería trasladarse a las subsecciones anteriores sobre “Application of economic pricing for cost recovery” y “Congestion management”.

## ***Fijación de derechos (Servicios de navegación aérea) — (WP/11)***

## 1.19 INTRODUCCIÓN

1.19.1 En la nota WP/11 se proponían algunas enmiendas del *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* (Doc 9161) presentado en la AEP-ANSEP/3, en relación con la fijación de derechos, incluyendo la armonización del texto relativo a los principios generales para la fijación de precios basada en principios económicos con el texto del *Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos* (Doc 9562), la introducción de un párrafo sobre el grado de poder que se tenga en el mercado, además de un párrafo sobre la congestión y un texto revisado para los derechos diferenciales.

## 1.20 ANÁLISIS

1.20.1 Se expresaron varias opiniones en el sentido de que el texto propuesto para la fijación de precios basada en principios económicos en el Apéndice de WP/11 debería tener en debida cuenta las diferencias con respecto al texto elaborado para los aeropuertos. Una de las razones mencionadas fue que para los servicios de navegación aérea la seguridad operacional es una consideración fundamental y, por consiguiente, el texto debería concentrarse con mayor claridad en las preocupaciones de la navegación

aérea. Por ejemplo, podrían aplicarse reducciones de derechos temporarias para alentar a los explotadores de aeronaves a introducir nuevas tecnologías.

1.20.2 La reunión decidió que el título de la subsección en la sección sobre fijación de precios basados en principios económicos que trata de los componentes diferenciales para fijar derechos debería abreviarse para tratar solamente las reducciones de derechos temporarias. En la misma subsección, se convino en que el párrafo 5.F12 no era pertinente en el contexto de los derechos de navegación aérea y debería eliminarse, salvo con la primera oración que debería trasladarse al final del párrafo precedente.

## 1.21 CONCLUSIONES

1.21.1 La reunión, basándose en la documentación y su análisis llegó a las siguientes conclusiones:

1.21.1.1 Se aprobaron las siguientes enmiendas del proyecto de texto para la fijación de derechos:

- a) *suprímase* “Discounts, special rebates and other” del título de la subsección para los párrafos 5.F11-5.F13;
- b) en el párrafo 5.F11, sexta línea, *sustitúyase* “to elicit specific” con “specifically to elicit distinct”;
- c) *táchese* el párrafo 5.F12 salvo la primera oración, que *se trasladará* al final del párrafo 5.F11; y
- d) en el párrafo 5.F13 d), segunda y cuarta/quinta líneas, *suprímense* las referencias a las ayudas para los transportistas principiantes y planes de incentivos similares y *sustitúyaseles* por texto referente a la introducción de nuevas tecnologías (p. ej., equipamiento temprano).

### ***Asignación de costos y sistemas de imposición (Servicios de navegación aérea) — (WP/12)***

## 1.22 INTRODUCCIÓN

1.22.1 En el Apéndice de la nota WP/12 se proponía un proyecto de texto para el Capítulo 5 (nuevo) y Partes D y G (nuevas) del *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* (Doc 9161), sobre la categorización de los servicios para fines de atribución de costos y cobro de derechos y la función del peso de la aeronave para el cálculo de los derechos por servicios de navegación aérea. Las enmiendas principales del proyecto de texto revisado que se presentó en la AEP-ANSEP/3 incluían: a) el reconocimiento de que los servicios de torre y de aproximación pueden prestarlos entidades diferentes; b) una mejora del texto sobre los derechos por zona; y c) una aclaración de la función del peso en la fórmula para fijar los derechos.

### 1.23 ANÁLISIS

1.23.1 Se expresaron opiniones en el sentido de que la fijación de derechos por zona, en particular para rutas preferidas de alta frecuencia, no debería considerarse como una oportunidad para sobre imponer a los usuarios. A este respecto, la reunión convino en que el proyecto de texto del final del párrafo 5.G29 debería incluir alguna referencia a la necesidad de que los derechos por zona estén relacionados con los costos al igual que cualquier otro tipo de derecho.

1.23.2 Siguió un debate respecto de las partes que han de incluirse en las consultas con los usuarios o sus organizaciones representativas. A este respecto, se señaló que los textos propuestos en el Doc 9082 y en el manual sobre aspectos económicos no eran coherentes, refiriéndose a veces a “representantes de los usuarios”, u “organizaciones de usuarios”, u “órganos de usuarios”. La reunión convino en que el término que ha de utilizarse debería ser “organizaciones de usuarios”.

### 1.24 CONCLUSIONES

1.24.1 La reunión, basándose en la documentación y su análisis, llegó a las siguientes conclusiones:

1.24.1.1 Se aprobaron las siguientes enmiendas del proyecto de texto relativo a asignación de costos y sistemas de imposición de derechos:

- a) *añádase* al final del párrafo 5.G29, tercer punto, el texto siguiente: “In this respect, a provider should not levy charges that are solely intended to increase revenue without a proper cost base”; y
- b) párrafo 5.G30, *sustitúyanse* “users’ representatives” por “users or their representative organizations”.

### ***Aspectos económicos y organizativos de la aplicación del concepto operacional de gestión del tránsito aéreo (ATM) mundial (Servicios de navegación aérea) — (WP/13)***

### 1.25 INTRODUCCIÓN

1.25.1 En la nota WP/13 se proponían cambios para el texto revisado del *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* (Doc 9161) que se presentó en la Reunión AEP-ANSEP/3, relativo a los aspectos económicos y organizativos de la aplicación del concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial (ATM). Estas propuestas de enmienda incluyeron un texto revisado para incorporar aspectos de vigilancia y la armonización de la terminología con la de otros documentos de la OACI.

### 1.26 ANÁLISIS

1.26.1 Existió apoyo general para el texto revisado propuesto en el Apéndice de WP/13 sobre aspectos organizativos del concepto operacional de ATM mundial, excepto por la inclusión de la palabra “control” en el párrafo 3.83. Algunos miembros opinaron que esa palabra no era necesaria mientras que

otros indicaron que podría ser engañosa debido a su relación con las operaciones de tránsito aéreo. Después de un considerable intercambio de opiniones, la reunión convino en que “control” debería sustituirse por “supervision”.

## 1.27 CONCLUSIONES

1.27.1 La reunión, basándose en la documentación y su análisis, llegó a las siguientes conclusiones:

1.27.1.1 En el párrafo 3.83, segunda línea, debería sustituirse “control” por “supervision”.

### ***Restructuring of Chapter 1 of Doc 9562 and Doc 9161 (Restructuración del Capítulo 1 del Doc 9562 y del Doc 9161) — (WP/14)***

## 1.28 INTRODUCCIÓN

1.28.1 En la nota WP/14 se presentaron los cambios principales propuestos para el Capítulo 1 revisado de ambos manuales sobre aspectos económicos. La nueva Parte A resumía los principios fundamentales de imposición de derechos según surgen del Convenio de Chicago, las Resoluciones de la Asamblea y las políticas de la OACI sobre derechos; y en la Parte B se describía las responsabilidades de los Estados.

## 1.29 ANÁLISIS

1.29.1 La reunión convino en que el texto propuesto en la sección “Assembly Resolutions” respecto de los derechos ambientales debería limitarse solamente a los aspectos relativos al ruido y a la calidad del aire local.

1.29.2 Se señaló que la interpretación del Artículo 28 del Convenio de Chicago presentada en el párrafo 1.13 del Apéndice de WP/14 era demasiado extensa y debería hacerse corresponder más estrechamente con la redacción real de dicho artículo.

## 1.30 CONCLUSIONES

1.30.1 La reunión, basándose en la documentación y su análisis, llegó a las siguientes conclusiones:

1.30.1.1 Se aprobaron las siguientes enmiendas del proyecto de texto del Capítulo 1:

- a) en los párrafos 1.7 y 1.8 de ambos Apéndices, *suprímase* todas las referencias al cambio climático, incluyendo la nota; y
- b) *sustitúyase* el párrafo 1.13 de ambos Apéndices por el texto siguiente: “Under Article 28 of the Chicago Convention, basic responsibilities are assigned to the Contracting States. For example, it is the Contracting State that is responsible for the



provision of facilities and services, in accordance with the standards and practices recommended or established from time to time, pursuant to the Convention. In addition, there are obligations that States have undertaken in air services agreements, where again the State alone is responsible for the observance of stipulations addressing, for example, access to airports and routes”.

### ***Restructuring of Doc 9562 and Doc 9161 (Reestructuración del Doc 9562 y Doc 9161) — (WP/15)***

#### **1.31 INTRODUCCIÓN**

1.31.1 En la nota WP/15 se presentaron los principales cambios propuestos para la reestructuración del *Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos* (Doc 9562) y del *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* (Doc 9161), en forma de nuevos índices, que se indicaron en los Apéndices.

#### **1.32 ANÁLISIS**

1.32.1 La reunión se manifestó de acuerdo con la propuesta de la Secretaría para la reestructuración de ambos manuales sobre aspectos económicos y tomó nota de que un nuevo apéndice se añadirá al Doc 9562 (sobre gestión del rendimiento de los aeropuertos) y que un nuevo apéndice se añadirá al Doc 9161 (modelo de acuerdo de nivel de servicio).

#### **1.33 CONCLUSIONES**

1.33.1 La reunión, basándose en la documentación y su análisis, llegó a la siguiente conclusión:

1.33.1.1 Se aprobó la nueva estructura de ambos manuales sobre aspectos económicos, tomando nota de que debe añadirse un nuevo Apéndice al Doc 9562 con información detallada sobre gestión del rendimiento de los aeropuertos y un nuevo Apéndice al Doc 9161 con un modelo de acuerdo de nivel de servicios entre Estados/ANSP y terceros proveedores (véanse WP/19 y 23).

### ***New Chapter 5 of Doc 9161, Parts B and C (Nuevo Capítulo 5 del Doc 9161, Partes B y C) — (WP/16)***

#### **1.34 INTRODUCCIÓN**

1.34.1 En la nota WP/16 se presentó un texto revisado relativo a: a) Servicios de información aeronáutica/Gestión de la información aeronáutica, y b) vuelos exentos, para incluir en las Partes B y C del nuevo Capítulo 5 del Doc 9161.

#### **1.35 ANÁLISIS**

1.35.1 La reunión se manifestó de acuerdo con el texto revisado para Servicios de información aeronáutica/Gestión de la información aeronáutica propuesto por la Secretaría.

1.35.2 Aunque consciente de que podría haber puntos delicados, la reunión señaló que la ausencia de una definición de “aeronave de Estado” hacía difícil que los ANSP aplicaran la política actual de imposición de derechos de la OACI para vuelos exentos. Por consiguiente, la reunión convino en señalar a la atención del Comité de Transporte aéreo la necesidad de que OACI elaborara una definición de “aeronave de Estado” o de “vuelos de Estado”.

1.35.3 Se registró un considerable debate sobre la cuestión del reembolso a los ANSP de los costos en que incurren los vuelos exentos. Se hizo hincapié en que, con arreglo al Doc 9082, no debería sobrecargarse a los usuarios con costos que no les son adecuadamente asignables con arreglo a sólidas prácticas de contabilidad. La reunión convino en que el texto propuesto en los párrafos 5.C19 a 5.C22 del Apéndice de WP/16 debería enmendarse en consecuencia.

### 1.36 CONCLUSIONES

1.36.1 La reunión, basándose en la documentación y su análisis, llegó a la siguiente conclusión:

1.36.1.1 El proyecto de texto del Apéndice debería enmendarse suprimiendo 5.C19 a 5.C22, insertando texto pertinente del Doc 9082, párrafo 51 (es decir desde “The allocation of costs...” a “sound accounting principles”) y añadiendo una nueva oración como sigue: “For charging purposes for civil aviation, costs allocable to exempted flights should not be included”.

— — — — —

**Cuestión 2 del Examen del trabajo de seguimiento sobre otras recomendaciones  
orden del día: de la conferencia**

*Provision of Certain Air Navigation Services by Third-Party Operators (Suministro de ciertos servicios de navegación aérea por terceros explotadores) — (WP/19)*  
*Service Level Agreements for Air Navigation Services Third-Party Providers (Acuerdos de nivel de servicio para terceros proveedores de servicios de navegación aérea) — (WP/23)*

## 2.1 INTRODUCCIÓN

2.1.1 En WP/19 se describían aspectos relativos a la disponibilidad y sostenibilidad de la infraestructura necesaria para el suministro y mejora de los servicios de navegación aérea cuando algunos de esos servicios se tercerizan o subcontratan a terceros explotadores. En el Apéndice de WP/19 se incluyó un modelo de acuerdo de nivel de servicio (SLA) para posible uso por los Estados o proveedores de servicio de navegación aérea a efectos de asegurar que los terceros explotadores proporcionan los servicios convenidos según los requisitos de seguridad operacional y actuación reconocidos.

2.1.2 La nota WP/23 trataba de los retos que enfrentan los servicios de comunicaciones por satélite y proponía algunas cuestiones adicionales que podrían incluirse en un posible acuerdo de nivel de servicio entre Estados o proveedores de servicio de navegación aérea y terceros explotadores (véase el Apéndice de WP/19).

## 2.2 ANÁLISIS

2.2.1 En el curso de los debates surgieron tres opiniones diferentes. En primer lugar algunos miembros opinaron que no correspondía a los grupos de expertos sobre aspectos económicos tratar el tema del modelo SLA propuesto y que dicha iniciativa debería dejarse a la industria. Una segunda opinión generaba que en vez de los grupos de expertos sobre aspectos económicos, el tema debería ser tratado por el Grupo de expertos sobre requisitos y eficiencia de la gestión del tránsito aéreo (ATMRPP), o por el Grupo de expertos sobre comunicaciones aeronáuticas (ACP), o por el Grupo sobre planeamiento de sistemas Atlántico septentrional. La tercera opinión era que dado que la tarea había sido recomendada por la CEANS 2008, era responsabilidad del AEP-ANSEP elaborar orientación al respecto. Después de un considerable debate sobre los aspectos a favor y en contra de los diferentes enfoques, la reunión convino en que el AEP-ANSEP era el órgano apropiado para proporcionar orientación en esta materia.

2.2.2 Con respecto a la propuesta presentada en WP/23 de incluir texto pertinente en el modelo de SLA (véase el Apéndice de WP/19), la reunión decidió que solo debería incluirse el contenido de los párrafos 2.1 a 2.5, dado que consideraba que el texto propuesto del párrafo 2.6 al 2.9 sobre SLA múltiples en toda la cadena de suministro para fines de continuidad administrativa sería difícil de aplicar.

## 2.3 CONCLUSIONES

2.3.1 La reunión, basándose en la documentación y su análisis, llegó a la conclusión siguiente:

2.3.1.1 Debería elaborarse texto de orientación para el Doc 9161 empleando textos apropiados del párrafo 2.1 al párrafo 2.5 de WP/23. Una referencia al modelo de acuerdo de nivel de servicio (SLA), propuesto en el Apéndice WP/19, debería incluirse al final del texto de orientación. Dicho modelo de SLA constituiría un nuevo Apéndice del Doc 9161.

***Implementation by States of the recommendations of the Conference on the Economics of Airports and Air Navigation Services (Aplicación por los Estados de las recomendaciones de la Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea) (CEANS - 2008) — (WP/20)***

## 2.4 INTRODUCCIÓN

2.4.1 En la nota WP/20 se presentaban los resultados de una encuesta realizada por la Secretaría a través de una comunicación a los Estados (SD 38/4-10/38, del 31 de mayo de 2010) respecto de la aplicación por los Estados de las recomendaciones de la *Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea* (CEANS – 2008), basados en las respuestas recibidas de 47 Estados miembros de la OACI.

## 2.5 CONCLUSION

2.5.1 La reunión tomó nota del contenido de esta nota de información.

-----

**Cuestión 3 del orden del día:** Examen del trabajo de seguimiento sobre la decisión del Consejo relativa a la estructura y legibilidad de las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea (Doc 9082)*

***Proposed Revision of ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services (Doc 9082) (Propuesta de revisión de las Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea) — (WP/17)***

### 3.1 INTRODUCCIÓN

3.1.1 En noviembre de 2008, el Consejo de la OACI decidió emprender un examen completo de las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea (Doc 9082)* a efectos de mejorar la estructura y legibilidad de dicho documento (véase C-DEC 185/11). En la nota WP/17 se proponían varias enmiendas del Doc 9082, incluyendo ajustes de carácter editorial para armonizar, abreviar y, en algunos casos, aclarar el texto existente.

### 3.2 ANÁLISIS

3.2.1 Al iniciarse el debate, la Delegación de la Federación de Rusia señaló que el texto revisado propuesto para el Doc 9082 preparado para la Reunión AEP-ANSEP/4 estaba disponible solamente en idioma inglés y que no estarían en condiciones de formular comentario alguno sobre las propuestas de enmienda hasta el momento en que se disponga del Doc 9082 revisado en idioma ruso.

3.2.2 El presidente confirmó que en las revisiones propuestas del Doc 9082, se había tenido cuidado de no modificar la sustancia de las políticas sobre derechos.

3.2.3 La reunión examinó las propuestas de enmienda del Doc 9082 sección por sección. Se formularon dos observaciones de orden general: a) que el término “aircraft operators” debería sustituir a “air carriers” en todo el documento, y b) que el término “end-users” debería incluirse cuando correspondiera.

3.2.4 Se registró un considerable debate respecto de la adecuación de la redacción del párrafo 37 i) sobre base de costos para fijar derechos aeroportuarios, donde actualmente se mezclan los costos y los ingresos, aunque el párrafo se relacione solamente con los primeros. Se señaló que la referencia a los ingresos aeronáuticos en este párrafo no era adecuada debido a que, dependiendo de la forma de vigilancia económica, dichos ingresos pueden estimarse solamente después de haberse considerado las contribuciones de ingresos de carácter no aeronáutico. Además, se señaló que el texto actual era demasiado complicado y que, por consiguiente, difícil de comprender. A efectos de lograr claridad, la reunión convino en que el párrafo debería dividirse en dos oraciones: a) la primera oración terminaría con “management and administration”; y b) eliminando la referencia a los ingresos aeronáuticos, la segunda oración debería decir: “Consistent with the form of economic oversight adopted, these costs may be offset by non-aeronautical revenues”.

3.2.5 La reunión aprobó las enmiendas específicas del Doc 9082 detalladas en las conclusiones que siguen.

### 3.3 CONCLUSIONES

3.3.1 La reunión, basándose en la documentación y su análisis, llegó a las siguientes conclusiones:

3.3.1.1 Se aprobaron las enmiendas siguientes del Doc 9082 — Preámbulo:

- a) párrafo 1, *añádase* el texto siguiente al final del párrafo: “As per a recommendation adopted by CEANS and endorsed by the ICAO Council, States are encouraged to incorporate the four key charging principles of non-discrimination, cost-relatedness, transparency and consultation with users into their national legislation, regulation or policies, as well as into their future air services agreements, in order to ensure compliance by airport operators and air navigation services providers (ANSPs).”;
- b) párrafo 4, tercera línea, *sustitúyase* “are business with” por “have”, y en la quinta línea, “Air carriers” por “Aircraft operators”;
- c) párrafo 5, primera línea, *suprímase* “are likely to” y, quinta línea, *suprímase* “, airport and airspace congestion,”;
- d) párrafo 6, última línea, *suprímase* “, and other improvements in infrastructure”;
- e) párrafo 7, penúltima línea, *sustitúyase* “air carriers” por “aircraft operators and end-users” y *suprímase* desde “which ...” hasta el final de la oración;
- f) párrafo 8, segunda línea, *sustitúyase* “air carriers” por “aircraft operators and end-users”;
- g) párrafo 10, primera línea, *sustitúyase* “CEANS” por “la Conferencia de 2008”; y
- h) párrafo 11, última oración, *sustitúyase* “Information on the airport and air navigation services charges actually levied in States is updated and published annually in ICAO’s *Aeronautical Charges* (Doc 7100)” por “ICAO collects and publishes information on aeronautical charges for airports and air navigation services worldwide (Doc 7100 refers).”.

3.3.1.2 Se aprobaron las enmiendas siguientes del Doc 9082, Parte I — Generalidades:

- a) párrafo 17, *añádase* “of these entities” al final de la oración;
- b) párrafo 23, primera y segunda líneas, *vuélvase a redactar* como sigue: “States’ exercise of their economic oversight responsibilities should be clearly separated...”;
- c) párrafo 24, cuarta línea, *suprímase* “commercial”; i) *sustitúyase* “their dominant position” por “any dominant position they may have”; iii) después de “future demand”, *añádase*: “in a cost-effective manner”;
- d) párrafo 30, segunda línea, *suprímase* “that have a direct impact on charges”; y

- e) párrafo 34, *insértese* después de “specific circumstances” el texto siguiente: “..., after having allowed for possible contributions from non-aeronautical revenues,..”.

3.3.1.3 Se aprobaron las siguiente enmiendas del Doc 9082, Parte II – Aeropuertos:

- a) párrafo 36, *vuélvase a redactar* la última oración como sigue: “Moreover, it is recommended that States consider the application by airports, where appropriate, of internationally accepted accounting standards.”;
- b) párrafo 37, i) *termínese* la oración después de “management and administration” y *sustitúyase* el texto por la nueva oración siguiente: “Consistent with the form of economic oversight adopted, these costs may be offset by non-aeronautical revenues”; y
- c) párrafo 39, i) *termínese* la oración después de “weight formula” y *sustitúyase* la oración siguiente con este texto: “The maximum certificated take-off weight as indicated in the certificate of airworthiness (or other prescribed document) should be used, while considering local restrictions that may affect aircraft maximum take-off weight”; ii) última línea, *cámbiese* la referencia para que diga “53”.

3.3.1.4 Se aprobaron las enmiendas siguientes del Doc 9082, Parte III – Servicios de navegación aérea:

- a) párrafo 47, última línea, *sustitúyase* “cost-based” por “calculated”; y
- b) párrafo 49, ii) *consérvese* el texto original y *suprímase* el apartado vii).

3.3.1.5 El nuevo texto propuesto sobre AIS-AIM para el Apéndice 2 del Doc 9082 resultó aprobado. El secretario de los grupos de expertos notificará al Comité de Transporte aéreo que este texto adicional obedece al requisito del punto c) de las atribuciones del Grupo de expertos sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea.

3.3.1.6 La definición de “benchmarking” (evaluación comparativa) del Glosario del Apéndice 3 del Doc 9082 se enmendará como sigue: “The process of either making comparisons over time within a single organization (internal benchmarking) or of comparing performance between two or more organizations (external benchmarking), in order to make improvements.”

-----





---

**Cuestión 4 del Examen de los aspectos de asignación de costos del sistema mundial de orden del día: navegación por satélite (GNSS)*****Allocation of Incremental Costs of More Advanced GNSS Services (Asignación de costos incrementales de los servicios GNSS más avanzados) — (Flimsy Núm. 1)*****4.1 INTRODUCCIÓN**

4.1.1 En febrero de 2007, el Consejo de la OACI adoptó una política “provisional” para la asignación de costos incrementales de los servicios GNSS más avanzados. El Consejo pidió al Secretario General que coordinara los aspectos técnicos, jurídicos y económicos relacionados con la asignación de costos del GNSS y ampliara los “principios” en consecuencia, de modo que la orientación puede volver a redactarse de forma apropiada para incluir en las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082). Las tres Direcciones de la OACI involucradas, es decir, la Dirección de Transporte aéreo, la Dirección de Navegación aérea y la Dirección de Asuntos jurídicos, han analizado los diversos aspectos solicitados por el Consejo. En la nota WP/22 se refleja el resultado de estos análisis.

**4.2 ANÁLISIS**

4.2.1 Al principio del debate, varios miembros señalaron que la asignación de los costos de GNSS es un problema muy complicado que debería enfocarse con cautela. En particular, se señaló que todavía se están desarrollando tecnologías para aplicaciones GNSS y que todavía se requiere una mejor comprensión de los costos y beneficios para todos los posibles usuarios. La reunión también convino en que la definición de servicios básicos proporcionada en el párrafo 3.1 de esta nota requeriría una mayor elaboración.

4.2.2 Sobre la base de lo anterior, la reunión opinó que era prematuro incluir la orientación de política “provisional” en el Doc 9082. La reunión recomendó que la OACI continuara la situación y considerara la inclusión de la política en el Doc 9082 solamente cuando se hayan respondido todas las preguntas pendientes. El presidente reiteró que cualquier posible asignación de costos incrementales de servicios GNSS más avanzados a la aviación civil debería realizarse con arreglo a las políticas de la OACI sobre derechos como se señala en el párrafo 51 del Doc 9082 revisado.

**4.3 CONCLUSIONES**

4.3.1 La reunión, basándose en la documentación y su análisis, llegó a las siguientes conclusiones:

4.3.1.1 La orientación actual sobre políticas debería mantenerse con carácter provisional y, por consiguiente, no se la debería incluir en el Doc 9082 en esta oportunidad por los motivos siguientes:

- a) todavía se están desarrollando tecnologías GNSS;
- b) se requiere una mejor comprensión del posible uso del GNSS en la industria del transporte y en otras; y

- c) la definición de servicios básicos todavía no es clara y necesita nuevos ajustes, en particular con respecto a la interpretación de servicios básicos frente a servicios abiertos.

-----

**Cuestión 5 del orden del día: Elaboración de orientaciones sobre posibles medios de financiar diversas funciones de vigilancia**

***Funding of Oversight Functions (Financiación de las funciones de vigilancia) — (WP/18)***  
***Funding Options for Regional Safety Oversight Organizations (Opciones de financiación para las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional) — (WP/22)***

## 5.1 INTRODUCCIÓN

5.1.1 En la nota WP/18 se presentaban los resultados de una encuesta realizada por la Secretaría sobre la financiación de las funciones de vigilancia (seguridad operacional, seguridad de la aviación, y vigilancia económica de los aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea), tanto a nivel nacional como regional. En la nota también se resumían algunos elementos de la orientación proporcionada en el proyecto del Capítulo 5 del *Manual de vigilancia de la seguridad operacional* (Doc 9734) de la OACI, que incluye posibles maneras de asegurar un financiamiento sostenible de las Organizaciones regionales de vigilancia de seguridad operacional (RSOO).

5.1.2 En la nota WP/22 se hacía referencia a la WP/18 y se señalaba que si bien la vigilancia de la seguridad operacional puede financiarse parcialmente por varios medios, en la mayoría de los casos las contribuciones gubernamentales desempeñan una función significativa, y que el problema de la financiación cobra particular importancia al considerar el establecimiento de una RSOO. En la nota se sugería que debería considerarse una gama completa de opciones de financiación más allá de la imposición de derechos e impuestos, incluyendo contribuciones de gobiernos, fuentes comerciales y organizaciones internacionales.

## 5.2 ANÁLISIS

5.2.1 Al presentar la WP/18, la Secretaría comunicó que, con arreglo a la encuesta emprendida, actualmente la mayoría de los fondos para funciones de vigilancia, tanto a nivel nacional como regional, proceden de tesorería, aunque ciertos Estados han indicado que están considerando la introducción de derechos para financiar algunas o parte de sus funciones de vigilancia. La nota WP/22 fue presentada por los Estados Unidos y apoyada por algunos Estados y algunas organizaciones internacionales.

5.2.2 La Dirección de Navegación aérea de la OACI realizó una presentación sobre el establecimiento de las RSOO y la necesidad de asegurar su sostenibilidad financiera. También se informó a la reunión que se estaban considerando gravámenes sobre seguridad operacional a los pasajeros o derechos por servicios en ruta como posibles opciones para financiar a las RSOO.

5.2.3 La reunión reconoció la importancia del establecimiento y funcionamiento de las RSOO, en particular porque realizan varias funciones de vigilancia en nombre de varios Estados, a veces con limitados volúmenes de tráfico y recursos, en regiones o subregiones en desarrollo. No obstante, en el debate que siguió algunos miembros opinaron que las políticas de la OACI existentes sobre derechos están dirigidas al suministro de servicios aeroportuarios y de navegación aérea y, por consiguiente, su aplicación para financiar funciones relacionadas con las RSOO era cuestionable. Se aclaró que los costos de las funciones de vigilancia directamente relacionados con el suministro de servicios aeroportuarios de

navegación aérea podían incluirse en la base de costos para la imposición de derechos en la medida en que tales costos se imponen a los proveedores de servicios. Se expresaron otras opiniones en el sentido de que todas las opciones posibles para financiación de las funciones de vigilancia deberían mantenerse abiertas y considerarse.

5.2.4 Se registró un consenso general en el sentido de que la OACI debería encargarse del tratamiento de esta cuestión. En consecuencia, se estableció un grupo de trabajo para elaborar texto de orientación sobre la cuestión de la financiación de las funciones de vigilancia con carácter amplio, abarcando todos los tipos de funciones de vigilancia a niveles nacional y regional. La reunión en que la labor se realizaría por correspondencia y que las conclusiones deberían estar disponibles para julio de 2011 de modo de incluirlas en el orden del día del próximo Simposio sobre RSOO, previsto para el 26 al 28 de octubre de 2011. Estados Unidos se ofreció para ser el ponente de este grupo de trabajo.

### 5.3 CONCLUSIONES

5.3.1 La reunión, basándose en la documentación y su análisis, llegó a las siguientes conclusiones:

5.3.1.1 Las actuales políticas y orientación de la OACI sobre derechos se dirigen a los Estados y son pertinentes solamente a los aeropuertos y servicios de navegación aérea y, por consiguiente, los gravámenes a los pasajeros o los derechos por servicios en ruta para fines de financiación de las actividades de las RSOO no corresponderían al ámbito de las actuales políticas de la OACI sobre derechos; y

5.3.1.2 Un grupo de trabajo, integrado por Alemania, Canadá, Estados Unidos (ponente), México, Nigeria, Sudáfrica, la Comisión Europea, ACI, CANSO y la IATA, debería elaborar texto de orientación sobre el asunto de la financiación de las funciones de vigilancia en una perspectiva más amplia, es decir, abarcar todos los tipos de funciones de vigilancia a los niveles nacional y regional. En vista del próximo Simposio sobre RSOO, previsto para octubre de 2011, el grupo de trabajo debería finalizar dicha orientación para julio de 2011 por correspondencia.

-----

**Cuestión 6 del  
orden del día: Cualquier otro asunto**

***Single European Sky (Cielo único europeo) — (WP/21)***

**6.1 INTRODUCCIÓN**

6.1.1 En la nota WP/21 y su Apéndice se proponía un texto revisado sobre el Cielo único europeo (SES) para la Parte F (Cooperación política) del Capítulo 3 (Cooperación internacional) del *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* (Doc 9161).

**6.2 ANÁLISIS**

6.2.1 La reunión aprobó el nuevo texto como actualización y sustitución del texto sobre la iniciativa de Cielo único europeo para el Doc 9161, Capítulo 3, Parte F. La reunión tomó nota de que era necesario introducir algunos pequeños cambios de carácter editorial.

**6.3 CONCLUSIÓN**

6.3.1 La reunión, basándose en la documentación y su análisis, llegó a las siguientes conclusiones:

6.3.1.1 El proyecto de texto para el Doc 9161, Capítulo 3, Cooperación internacional, resultó aprobado con algunas enmiendas de carácter editorial que se comunicarán a la Secretaría.

-----



**LISTA DE GRUPOS DE TRABAJO**

<b>Grupo de trabajo núm.</b>	<b>Temas</b>	<b>Participantes (expertos de) (P = ponente)</b>
WG/1	Rendimiento económico (aeropuertos)	<b>Irlanda (P)</b> Alemania Argentina Canadá Chile Estados Unidos Nigeria Reino Unido Sudáfrica Comisión Europea ACI IATA
WG/2	Orientación sobre financiación de las funciones de vigilancia	<b>Estados Unidos (P)</b> Alemania Canadá México Nigeria Sudáfrica Comisión Europea ACI CANSO IATA

