



CEANS-WP/83
18/9/08
Revisión núm. 1
19/9/08

CONFERENCIA SOBRE LOS ASPECTOS ECONÓMICOS DE LOS AEROPUERTOS Y LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, 15 - 20 de septiembre de 2008

PROYECTO DE INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 3.3 DEL ORDEN DEL DÍA

Cuestión 3 del orden del día:	Cuestiones específicas relacionadas con los aspectos económicos y de gestión de los servicios de navegación aérea
3.3:	Asignación de costos y sistemas de imposición de derechos

Nota.— Esta cuestión se dividió para su examen en tres partes: 1) Categorización de los servicios con fines de asignación de costos e imposición de derechos; 2) Función del peso de la aeronave en las fórmulas de cálculo de los derechos; y 3) Incentivos que podrían aplicarse a proveedores y usuarios.

PARTE I — CATEGORIZACIÓN DE LOS SERVICIOS CON FINES DE ASIGNACIÓN DE COSTOS E IMPOSICIÓN DE DERECHOS

3.3.1 Documentación

La **Secretaría** (WP/13) examinó la categorización de los servicios de navegación aérea con fines de asignación de costos y sus repercusiones en el sistema de imposición de derechos. Los ANSP pueden optar por asignar sus costos siguiendo la categorización tradicional de los servicios (esto es, servicios de control de aeródromos, control de aproximación y control de área) o una categorización alternativa de los servicios en función de los sectores del espacio aéreo y la fase del vuelo. La adopción de la categorización alternativa podría aumentar la transparencia en la asignación de costos y la relación entre los costos y los derechos, y permitiría a los ANSP diversificar los derechos que aplican según cada categoría de servicios (por ejemplo, derechos por zona). En la nota se concluyó que el uso de la categorización alternativa y los correspondientes derechos por zona puede llevar a una utilización más eficiente de los recursos, particularmente en los espacios aéreos congestionados o complejos. Se sugirió también que la OACI elabore orientación adicional sobre el tema.

Los **miembros de la CLAC** (WP/40) describieron las metodologías elaboradas para estimar el costo de los servicios de aeropuertos y de navegación aérea en la región, e indicaron que la categorización de servicios en función de los sectores del espacio aéreo y la fase del vuelo dependerá de las características del espacio aéreo de que se trate, debiendo contarse con una definición adecuada de cada categoría de servicio y tenerse en cuenta los costos estimados de forma transparente y justa.

La **Comisión Europea** (WP/56 – nota de información) aportó información sobre esta cuestión (véase el párrafo 3.4.1).

3.3.2 Análisis

3.3.2.1 Se expresó preocupación de que la aplicación de nuevas categorías de servicios para fines de imposición de derechos pudiera tener un efecto de distorsión en la competencia, además de generar una sobrecarga de trabajo administrativo para proveedores y usuarios por igual, la multiplicación de los derechos, el aumento de su valor, e inducir a una selección ineficiente de las rutas que podría tener consecuencias indeseables, particularmente en lo atinente al impacto ambiental.

3.3.2.2 Diversos Estados consideraron que la orientación actual que figura en los párrafos 6.47 al 6.52 del *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* (Doc 9161) de la OACI es suficiente y no es preciso ampliarla en este momento. Otros arguyeron que las categorías

alternativas de servicio no son de uso obligatorio pero podrían abrir la puerta a nuevas oportunidades, y señalaron que lo que se buscaba era ampliar los textos de orientación para hacer frente a la evolución en materia de imposición de derechos, reconociendo a la vez las ventajas y desventajas de su implantación futura.

3.3.2.3 La Secretaría aclaró que la categorización alternativa de servicios se elaboró fundamentalmente para fines de asignación de costos e imposición de derechos, pero también para mejorar la eficiencia del sistema de navegación aérea.

3.3.2.4 La Conferencia respaldó las conclusiones presentadas en la nota WP/13, dejando aclarado que se requiere orientación adicional para examinar todos los aspectos de la categorización alternativa de servicios, incluidos sus posibles efectos negativos y positivos sobre los proveedores y los usuarios, puesto que el contar con información suficiente sobre el tema permitiría a los Estados elegir correctamente.

3.3.3 **Recomendación**

3.3.3.1 Como resultado del análisis de la documentación y el debate posterior sobre la categorización de los servicios con fines de asignación de costos e imposición de derechos en el marco de la cuestión 3.3 del orden del día, la Conferencia adoptó la recomendación siguiente:

RECOMENDACIÓN 11 – CATEGORIZACIÓN DE LOS SERVICIOS CON FINES DE ASIGNACIÓN DE COSTOS E IMPOSICIÓN DE DERECHOS

LA CONFERENCIA RECOMIENDA QUE:

- a) los Estados consideren la conveniencia de adoptar la categorización alternativa de los servicios y los correspondientes derechos por zona según sus circunstancias particulares, por ejemplo, en espacios aéreos congestionados o complejos, a fin de contar con un sistema de tarificación que responda más fielmente a los costos y hacer un uso más eficiente de los recursos; y
- b) la OACI amplíe los textos de orientación sobre asignación de costos entre sectores del espacio aéreo o fases del vuelo, y elabore nuevos textos de orientación sobre derechos por zona.

PARTE II — FUNCIÓN DEL PESO DE LA AERONAVE EN LAS FÓRMULAS DE CÁLCULO DE LOS DERECHOS

3.3.4 **Documentación**

La **Secretaría** (WP/14) analizó la fundamentación que sustenta la práctica de incluir el peso de la aeronave en las fórmulas de cálculo de los derechos por servicios de navegación aérea y examinó la pertinencia del texto actual del Doc 9082. Puesto que las opiniones con respecto a la función del peso de la aeronave en las fórmulas de cálculo de los derechos varían entre los diversos Estados, en la nota se pidió a la Conferencia que considerara alcanzar una posición común sobre esta contenciosa cuestión.

53 Estados africanos (WP/62) pidieron a la OACI que realice un estudio sobre la pertinencia de la práctica de los ANSP en todo el mundo de aplicar el peso de la aeronave, de forma de poder encontrar y definir la mejor práctica que asegure una prestación sostenible de servicios de navegación aérea adecuados sin importar las diferencias que pudieran existir en la composición del tráfico aéreo.

Los **miembros de la CLAC** (WP/40) señalaron que, siempre que las distancias recorridas o los tipos de aeronave sean homogéneos, las fórmulas de cálculo de los derechos por servicios de navegación aérea pueden excluir los elementos de distancia recorrida, peso de la aeronave, o ambas, según las circunstancias.

El **IBAC** (WP/25) sostuvo que no debería introducirse modificación alguna en los textos de orientación sobre las fórmulas de cálculo de los derechos por servicios en ruta que figuran en el Doc 9082 que tenga por efecto eliminar el peso de la aeronave como factor de cálculo sin contar con suficientes datos de respaldo y análisis o modelos financieros que permitan determinar la repercusión de las distintas fórmulas de cálculo.

Malí (WP/43 — nota de información) aportó información sobre esta cuestión (véase el párrafo 3.1.1).

3.3.5 **Análisis**

3.3.5.1 La Conferencia debatió la forma de alcanzar un consenso sobre la función del peso de la aeronave para fines de cálculo de los derechos por servicios de navegación aérea, en particular respecto a la redacción actual de los párrafos 44, 45 y 46 del Doc 9082 relativos al peso de la aeronave.

3.3.5.2 Esta cuestión se debatió intensamente. Algunos de los presentes opinaron que la orientación actual, que se basa no sólo en la correspondencia con los costos sino también en la capacidad productiva de las aeronaves y el valor de los servicios, refleja la capacidad de pago de los usuarios, en tanto que la aviación de negocios que utiliza aviones de reacción tiene la capacidad financiera para pagar tanto como los transportistas aéreos que utilizan aeronaves de mayor tamaño. Visto desde este ángulo, las políticas de la OACI deberían ser más flexibles respecto al uso del peso de la aeronave en el cálculo de los derechos por servicios de navegación aérea. Otros consideraron que no hay necesidad de modificar las políticas actuales, ya que éstas garantizan la equidad del sistema de tarificación y al eliminar el peso como factor en el cálculo se eliminaría también este aspecto de equidad. Por ello, manifestaron que la redacción actual de los párrafos 44, 45 y 46 del Doc 9082 otorga suficiente flexibilidad respecto al elemento del peso para fines de cálculo de los derechos y que no se precisa enmienda alguna.

3.3.5.3 Se apoyó la propuesta de armonización del texto actual de los párrafos 44, 45 y 46 del Doc 9082, en particular, el remplazo de la palabra “*deberían*” por “*puedan*” en el párrafo 45. La Conferencia observó que dicho cambio dotaría al texto de mayor flexibilidad respecto a la función del peso de la aeronave en la determinación de los derechos por servicios de navegación aérea. En consecuencia, la Conferencia no respaldó la propuesta de que la OACI emprenda un estudio sobre la función del peso de la aeronave como factor en el cálculo de los derechos por servicios de navegación aérea.

3.3.6 **Recomendación**

3.3.6.1 Como resultado del análisis de la documentación y el debate posterior sobre la función del peso de la aeronave en la fórmula de cálculo de los derechos en el marco de la cuestión 3.3 del orden del día, la Conferencia adoptó la siguiente recomendación:

RECOMENDACIÓN 12 – FUNCIÓN DEL PESO DE LA AERONAVE EN LAS FÓRMULAS DE CÁLCULO DE LOS DERECHOS

LA CONFERENCIA RECOMIENDA QUE:

- a) la OACI enmiende el párrafo 45 del Doc 9082 para otorgar mayor flexibilidad respecto a la función del peso de la aeronave en el cálculo de los derechos por servicios por navegación aérea; y
- b) la OACI revise sus textos de orientación sobre el peso de las aeronaves e introduzca los ajustes que resulten necesarios.

PARTE III — INCENTIVOS QUE PODRÍAN APLICARSE A PROVEEDORES Y USUARIOS

3.3.7 **Documentación**

La **Secretaría** (WP/15) analizó la conveniencia de utilizar incentivos para ANSP y usuarios. Con una concepción adecuada, los incentivos pueden constituir un instrumento para mejorar el uso y suministro de los servicios de navegación aérea, reducir su costo global, y aumentar su eficiencia. En la nota se concluyó que, para que los incentivos alcancen su objetivo, los Estados deberían asegurar que los mismos respeten los principios establecidos en el Doc 9082, así como sus objetivos enunciados, y que los beneficios previstos compensen su costo en un plazo razonable. Para apoyar dicha conclusión, se propuso una enmienda del texto correspondiente en el Doc 9082 y la elaboración de orientación sobre incentivos.

Malí (WP/43 — nota de información) aportó información sobre esta cuestión (véase el párrafo 3.1.1).

3.3.8 **Análisis**

3.3.8.1 Hubo acuerdo general respecto al espíritu de la nota WP/15 en lo relativo a los beneficios que suponen los incentivos para los ANSP y los usuarios del espacio aéreo, y sobre la necesidad de velar por que dichos incentivos se apliquen de forma correcta para evitar sus posibles efectos negativos y toda posibilidad de abuso. Se destacó la necesidad de la transparencia, de que los incentivos se correspondan con los costos, y la importancia de que se sometan a revisiones periódicas. Respecto a la enmienda del párrafo 41 v) del Doc 9082 que se propone en la nota WP/15, diversos Estados confirmaron que no se observa aún una aplicación generalizada de incentivos donde participen ANSP, por lo que la orientación actual de la OACI resulta suficiente para hacer frente a la cuestión. La Conferencia coincidió en que no se requiere enmienda alguna en este momento.

3.3.8.2 Se debatió intensamente la redacción del proyecto de conclusiones para reflejar cabalmente el sentido de la nota WP/15 y las medidas recomendadas allí. La Conferencia dio su acuerdo a un proyecto de recomendación que constituye una solución intermedia aceptable para todos.

3.3.9 **Recomendación**

3.3.9.1 Como resultado del análisis de la documentación y el debate posterior sobre los incentivos que podrían aplicarse a proveedores y usuarios en el marco de la cuestión 3.3 del orden del día, la Conferencia adoptó la recomendación siguiente:

RECOMENDACIÓN 13 – INCENTIVOS QUE PODRÍAN APLICARSE A PROVEEDORES Y USUARIOS

LA CONFERENCIA RECOMIENDA QUE:

- a) los Estados se sientan alentados a introducir formas apropiadas de incentivos para los ANSP, con ajuste a sus marcos de vigilancia económica, con miras a optimizar el uso y suministro de servicios de navegación aérea, reducir su costo global y aumentar su eficiencia; y
- b) los Estados aseguren que, toda vez que los ANSP ofrezcan incentivos a los usuarios, dichos incentivos satisfagan los principios enunciados en el Doc 9082, sean transparentes y estén sujetos a revisión periódica, y que los beneficios estimados compensen su costo en un plazo razonable.