

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

(Montreal, 19 - 28 de junio de 2000)

Cuestión 2 del

orden del día: Organización

Cuestión 5.2.2 del

orden del día: Principios de imposición de derechos por servicios de navegación aérea

### EMPRESAS COOPERATIVAS INTERNACIONALES

(Nota presentada por la Secretaría)

#### RESUMEN

En la presente nota se examina la importancia de las empresas cooperativas internacionales en el suministro de servicios de navegación aérea, se describen las diferentes formas que pueden adoptar tales empresas y se analiza una posible función de la OACI. En el párrafo 5.1 figuran las medidas propuestas por la Conferencia.

#### 1. ANTECEDENTES

1.1 Los extraordinarios adelantos tecnológicos y el rápido crecimiento del tráfico han acrecentado la cooperación internacional en muchos aspectos de la aviación civil a tal punto que lo que antes era deseable ahora se considera esencial. En el párrafo 27 de las *Declaraciones del Consejo a los Estados contratantes sobre derechos por el uso de aeropuertos y servicios de navegación aérea* (Doc 9082/5)\* el Consejo:

“Alienta también la cooperación internacional en materia de suministro y explotación de servicios de navegación aérea cuando esto corresponda a los intereses de los proveedores y usuarios en cuestión.”

1.2 La Conferencia mundial sobre la implantación de los sistemas CNS/ATM (Río de Janeiro, 1998) adoptó varias recomendaciones en las que se fomentaba la cooperación entre los Estados para la implantación de los sistemas CNS/ATM y el suministro de servicios de navegación aérea en general.

---

\* En la nota ANSCConf-WP/4 la Secretaría propone cambiar el título del documento a *Criterios de la OACI sobre derechos por el uso de aeropuertos y servicios de navegación aérea*.

Más específicamente, en materia de recuperación de costos, en el Apéndice F de la Resolución A32-17 de la Asamblea de la OACI — *Declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo*, se “insta a los Estados contratantes a cooperar activamente en la recuperación de los costos de las instalaciones y servicios de navegación aérea multinacionales.”

## 2. NECESIDAD Y ALCANCE DE LA COOPERACIÓN INTERNACIONAL

2.1 Considerando los problemas de congestión y demoras que actualmente se experimentan en varias áreas y teniendo en cuenta el pronóstico de un aumento del orden del 50% en los movimientos globales dentro de los próximos 10 a 15 años (véase la nota ANSCConf-WP/13), se prevé la necesidad de efectuar considerables inversiones en aeropuertos, así como en sistemas para el suministro de servicios de navegación aérea. En muchos casos la magnitud de las inversiones necesarias en los servicios de navegación aérea será tal que no será factible o posible para la gran mayoría de los Estados financiarlos de forma individual. Debido a la magnitud de las inversiones exigidas y la capacidad superior que ofrecen, los principales componentes de los sistemas CNS/ATM constituyen ejemplos característicos de instalaciones y servicios en los que se requiere la cooperación internacional para lograr los importantes beneficios que estos sistemas ofrecen.

2.2 La implantación de los componentes de los sistemas CNS/ATM y otros elementos de avanzada tecnología ofrece la posibilidad de ampliar la capacidad de los centros de control de área (ACC) en muchas partes del mundo y particularmente en alta mar. Como resultado sería técnica y económicamente viable fusionar muchas regiones de información de vuelo (FIR) en lo que podría denominarse una (única) región de gestión del tránsito aéreo y reducir consecuentemente el número de ACC. Otras posibles áreas de cooperación son: planificación, investigación y desarrollo, instrucción, apoyo técnico, servicios meteorológicos para la navegación aérea (MET) y servicios de información aeronáutica (AIS).

2.3 Se han expresado ciertas inquietudes respecto a que una evolución de ese tipo podría influir en la recuperación de costos ya que incluso sin contar con un ACC, un Estado todavía podría necesitar incurrir en gastos asociados con el suministro de servicios de navegación proporcionado al tránsito de sobrevuelo y durante la fase en ruta del tráfico que aterriza o sale de su territorio (p. ej., enlaces de comunicaciones con uno o más ACC y costos MET). No obstante, los Estados interesados seguirían recuperando estos costos mediante la cooperación o un acuerdo entre el Estado y la entidad que explota el ACC que presta servicio a la región de gestión del tránsito aéreo del Estado en cuestión. La entidad podría pertenecer a otro Estado, ser una empresa conjunta entre algunos Estados o un órgano internacional o regional.

2.4 Las empresas cooperativas internacionales para el suministro de servicios de navegación aérea han demostrado normalmente ser muy rentables, tanto para los Estados proveedores como para los usuarios y en algunos casos constituyen la única forma de implantar instalaciones y servicios costosos que ofrecen una capacidad superior a los requisitos de cada uno de los Estados. Al establecer su cooperación en tales instalaciones o servicios, los Estados pueden proporcionar servicios más eficientes y a menor costo que si financiaran ellos mismos las instalaciones y servicios. En los siguientes párrafos se describen algunas formas de empresas conjuntas o arreglos cooperativos.

## 3. EMPRESAS COOPERATIVAS INTERNACIONALES

### 3.1 Organismos internacionales de explotación

3.1.1 Un organismo internacional de explotación es una entidad independiente encargada de proporcionar servicios de navegación aérea, principalmente instalaciones y servicios en ruta, dentro de un área definida, en nombre de dos o más Estados soberanos. Por lo común, los servicios que proporciona un organismo de este tipo suelen ser servicios de tránsito aéreo, telecomunicaciones aeronáuticas, búsqueda y

salvamento (fundamentalmente centros coordinadores de salvamento) y servicios de información aeronáutica, pero a veces también se amplían a servicios meteorológicos para la navegación aérea. Estos organismos son, además, responsables del funcionamiento de sistemas de recaudación de derechos por los servicios prestados. Son ejemplos de organismos internacionales de explotación la Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) en África (que se ocupa de la explotación de aeropuertos y de servicios de navegación aérea), la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA) en Centroamérica y EUROCONTROL en Europa.

### 3.2 **Organismos conjuntos de recaudación de derechos**

3.2.1 Otro medio eficaz, pero de menor alcance, para que los Estados se beneficien de la cooperación en el suministro de servicios de navegación aérea, consistiría en participar en la explotación de un organismo multinacional de recaudación de derechos. Esto se debe a que los Estados que explotan individualmente las instalaciones en ruta y cobran derechos por los servicios prestados tienen un trabajo de contabilidad considerable y quizá también dificultades de recaudación cuando el volumen de tráfico de sobrevuelo es importante.

3.2.2 Un organismo de este tipo recaudaría los derechos por el suministro de servicios de navegación aérea en ruta en nombre de todos los Estados participantes, incluidos aquéllos que se sobrevuelan. El organismo transferiría luego a cada Estado participante los ingresos correspondientes a los derechos recaudados en su nombre. Se agregaría una pequeña tasa o porcentaje a fin de cubrir la porción de los costos del organismo atribuibles a dicho Estado. Para que el organismo sea rentable, varios Estados tendrían que participar. Podrían establecerse entidades en diversas regiones. Considerando que los derechos por servicios de navegación aérea en ruta son una fuente fundamental de ingresos, es importante que los Estados mismos, individual o colectivamente, controlen plenamente la función de recaudación de derechos. (En la nota ANSCConf-WP/22 se examinan las empresas conjuntas para la recaudación de derechos por servicios de navegación aérea).

### 3.3 **Instalaciones y servicios multinacionales**

3.3.1 Una instalación o un servicio de navegación multinacional de la OACI es esencialmente una instalación o servicio incluido en un plan regional de navegación aérea de la OACI, con la finalidad de servir a la navegación aérea internacional en un espacio aéreo más allá del espacio aéreo atendido por un solo Estado, de acuerdo con ese plan. El sistema mundial de pronósticos de área (WAFS) representa un ejemplo mundial actual, mientras que los elementos de los sistemas de comunicaciones por satélite que se necesitan para implantar los sistemas CNS/ATM y explotados para determinados grupos de Estados, son ejemplos de posibles instalaciones y servicios de navegación aérea multinacionales.

### 3.4 **Acuerdos de tipo financiamiento colectivo**

3.4.1 El concepto de financiamiento colectivo se basa en el hecho de que determinadas instalaciones y servicios de navegación aérea pueden resultar demasiado costosos para que un solo Estado los suministre y explote en beneficio de la aviación civil internacional en su conjunto. Este hecho se reconoce en el Convenio de Chicago, en cuyo Capítulo XV se establecen los principios básicos para estas actividades de “ayuda colectiva”. Los dos Acuerdos actualmente en vigor abarcan la explotación y financiación de las instalaciones y servicios proporcionados por Dinamarca e Islandia (en los que participan actualmente 23 Estados contratantes). El concepto de financiamiento colectivo aplicado en los Acuerdos con Dinamarca e Islandia también ha sido adoptado para administrar un programa de monitores de altura de la OACI, explotado conjuntamente por seis Estados que proporcionan servicios de navegación aérea en el Atlántico septentrional. (En la nota ANSCConf-WP/7 se proporciona una descripción más detallada de la financiación colectiva y la

posible aplicación de este concepto en la implantación de los componentes de los sistemas CNS/ATM y otras instalaciones y servicios de navegación aérea).

3.4.2 Otro ejemplo de acuerdo de tipo financiamiento colectivo que la OACI ha elaborado es el plan de asignación y recuperación de costos (SCAR) del sistema de distribución por satélite (SADIS) y, a solicitud también de los gobiernos interesados, proporciona servicios administrativos para el grupo administrativo de recuperación de costos del SADIS para la Región Europa ( ESCRAG). El grupo realiza la auditoría de los costos de los servicios SADIS y calcula la contribución anual que debe efectuar cada Estado que participa en el plan. Los servicios SADIS comprenden la distribución de determinados datos meteorológicos aeronáuticos. El Reino Unido explota el SADIS, que actualmente es financiado en forma voluntaria por 14 Estados (incluyendo el Reino Unido). Reciben los servicios SADIS 84 Estados en Europa, África, Oriente Medio y Asia occidental.

#### **4. POSIBLE CONTRIBUCIÓN DE LA OACI**

4.1 Considerando que la Organización tiene la competencia y puede proporcionar asesoramiento con carácter neutro a los diversos organismos señalados, la OACI posee condiciones especiales para prestar servicios a los Estados que deseen crear empresas conjuntas para el suministro de servicios de navegación aérea y para la recaudación de derechos; y también, previa solicitud, para administrar los planes de recuperación de costos de una instalación o servicio multinacional. El costo de la asistencia de la OACI puede incluirse en la base de costos que se utiliza para calcular los derechos a cobrar por las instalaciones o servicios en cuestión. La función de la OACI no sería la de un explotador en nombre de los Estados, al menos no a largo plazo, sino más bien la de un organizador o coordinador para los Estados en la implantación de un proyecto de empresa cooperativa y llevarla a su pleno funcionamiento. Los adelantos tecnológicos y el crecimiento del tráfico señalan claramente la necesidad creciente de estas empresas conjuntas en los próximos años. Incumbe a los Estados decidir la función que tendría la OACI, si la hubiere, en ayudarlos a lograr los beneficios que tales empresas pueden ofrecer.

4.2 Con respecto a los criterios de la OACI, se sugiere añadir un texto al Doc 9082 a fin de subrayar la importancia y valor potencial de las empresas cooperativas en el suministro de servicios de navegación aérea, y determinar las formas más comunes de estas empresas, tales como las mencionadas en la presente nota. Asimismo, debería incluirse una declaración de que los costos de la asistencia de la OACI al establecer y explotar estas empresas cooperativas se recuperarán mediante los derechos por servicios de navegación aérea.

#### **5. MEDIDAS RECOMENDADAS A LA CONFERENCIA**

5.1 Se invita a la Conferencia a tomar nota de la presente y:

- a) considerar la función de la OACI en asistir a los Estados a establecer y explotar empresas conjuntas para el suministro de servicios de navegación aérea; y
- b) acordar que se recomiende al Consejo que el texto de las Declaraciones del Consejo (Doc 9082) alentando la cooperación internacional en el suministro y explotación de servicios de navegación aérea, se amplíe según lo descrito en el párrafo 4.2