

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

Montreal, 19 - 28 de junio de 2000

PROYECTO DE INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 5.2 DEL ORDEN DEL DÍA
(final)

**Cuestión 5.2 del
orden del día:****Elementos que deben considerarse respecto a la política de la OACI****ASPECTOS ECONÓMICOS DE LA EXPLOTACIÓN DE LOS SISTEMAS CNS/ATM**

5.2.9

Documentación

La **Secretaría** (WP/19) declaró que la política y la orientación elaboradas por la OACI sobre los aspectos de organización y recuperación de los costos de los servicios de navegación aérea se aplican a los sistemas CNS/ATM. En la nota se recalcó la importancia que tiene un sistema de gestión financiera sólido para el éxito en la recuperación de los costos y la obtención de financiamiento, señalándose que de parte de los Estados había una fuerte demanda de orientación adicional en aspectos tales como análisis de costos/beneficios, elaboración de análisis de rentabilidad, financiamiento, recuperación de costos y el establecimiento de empresas conjuntas en cooperación. La Secretaría (WP/20) presentó además un informe sobre la marcha de un estudio realizado por la OACI sobre la asignación de costos GNSS. En esta nota se analizó la labor futura en esta área, que incluía colaboración con EUROCONTROL (véase WP/65 a continuación), observándose que la OACI sirve a la comunidad global y, por lo tanto, elaboraría fundamentalmente orientación que pudiera aplicarse en todo el mundo. Se tomó nota de que sería necesario establecer una coalición amplia basada en los intereses de la aviación civil y los usuarios no aeronáuticos, si se trataba de calcular una participación aceptable y equitativa en los costos para cada uno de los principales grupos de usuarios. Se sugirió que los costos básicos del sistema GNSS podían asignarse a los Estados de acuerdo con su producto nacional bruto (PNB).

Estados Unidos (WP/103) declaró que seguiría proporcionando señales GPS sin imponer ningún derecho directo a los usuarios. En la nota se invitaba a la Conferencia a examinar las ventajas económicas de un GNSS desarrollado e implantado sin imponer derechos directos a los usuarios; a considerar las repercusiones de seguridad que plantea la imposición directa de derechos por el GNSS; a pedir a los Estados que prevén desarrollar componentes para el GNSS que apliquen una arquitectura abierta con el objeto de evitar la necesidad de una doble dotación de equipo de aeronave; a examinar las preocupaciones relativas a la asignación y recuperación de costos GNSS y a examinar si la actual orientación de la OACI es suficientemente precisa con respecto a la recuperación de costos GNSS.

La **Comisión Europea** (WP/75) se refirió a ciertos principios relativos a la cooperación e integración regionales en la provisión de un sistema de gestión del tránsito aéreo sólido, por ejemplo el establecimiento de mecanismos de financiamiento colectivo, la revisión de principios de imposición de derechos según una estructura basada en los servicios que facilite la aplicación transfronteriza, y la introducción de incentivos económicos para recompensar la capacidad de las aeronaves al utilizar eficazmente recursos escasos.

EUROCONTROL (WP/65) presentó un método “basado en las necesidades” para la asignación de costos GNSS entre los usuarios de la aviación civil y los usuarios de otras

categorías, al igual que entre los Estados y las distintas fases de vuelo (en ruta frente a aproximación/aeródromo), que podría aplicarse a escala mundial. Este método tenía en cuenta el número de usuarios, las necesidades de los usuarios por fase de operación o por aplicación y los costos adicionales que supone el suministro de distintos niveles de servicio. Se recomendaba que la OACI, en su propio estudio sobre la asignación de costos GNSS, tomara en cuenta la labor realizada por EUROCONTROL.

La **Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)** (WP/25) pidió que la Conferencia confirmara que en la implantación de los CNS/ATM se respetarían todos los principios básicos de imposición de derechos de la OACI, incluidos los de no discriminación, relación con el costo, transparencia financiera y consulta con los usuarios.

El **Consejo internacional de aviación de negocios (IBAC)** (WP/38) recalcó que la aviación debía pagar únicamente una fracción de los costos GNSS totales, en proporción con la utilización real con respecto a la sociedad en su totalidad, y que los costos de los usuarios de la aviación debían ser inferiores a lo que serían si se continuara con los actuales sistemas de navegación con base en tierra.

5.2.10 **Análisis**

5.2.10.1 Las conclusiones de la nota WP/19 tuvieron un amplio respaldo, recalándose la necesidad de que la OACI proporcionara orientación y asistencia más prácticas a los Estados. La Conferencia reiteró además que en la implantación de los CNS/ATM debían respetarse todos los principios básicos de la OACI con respecto a imposición de derechos.

5.2.10.2 En materia de costos GNSS, la Conferencia llegó a la conclusión de que sería prematuro decidir acerca de métodos de asignación y pidió a la OACI que continuara con sus actividades en esta área realizando un estudio más completo, para el cual habría que establecer una coalición amplia de intereses de la aviación civil y usuarios no aeronáuticos, con el objeto de calcular una participación aceptable y equitativa en los costos para cada uno de los principales grupos de usuarios. Se respaldó el enfoque “basado en las necesidades” iniciado en Europa (WP/65) como uno de los métodos que debían tenerse en cuenta en la labor futura. La idea presentada en la nota WP/20 de asignar los costos básicos del sistema GNSS a todos los Estados según su producto nacional bruto fue cuestionada por algunos delegados. Los delegados de los dos Estados que proporcionan señales GNSS básicas declararon que sus Estados seguirían en el futuro inmediato proporcionando señales sin imponer derechos a los usuarios.

5.2.10.3 A fin de hacer efectivas sus conclusiones, la Conferencia convino en la siguiente recomendación :

RECOMENDACIÓN 5.2/11

LA CONFERENCIA

RECOMIENDA que la OACI prosiga el estudio de la asignación de costos GNSS entre los grupos de usuarios y amplíe su alcance, incluyendo a los usuarios no aeronáuticos y teniendo en cuenta el método “basado en las necesidades”.

CONSULTAS CON LOS USUARIOS

5.2.11 Documentación

La **Secretaría** (WP/12), en una nota presentada con anterioridad en el contexto de la solución de controversias, señaló a la atención de la Conferencia la orientación sobre las consultas con los usuarios en las Declaraciones del Consejo del Doc 9082.

Suiza (WP/46) describió los métodos aplicados en Suiza en el proceso de modificación de derechos por el uso de aeropuertos y servicios de navegación aérea y subrayó la importancia de las consultas con los usuarios.

El **Reino Unido** (WP/91) destacó la importancia de las consultas oportunas y de fondo con los usuarios de los aeropuertos, tanto durante el proceso de establecimiento de derechos aeroportuarios como al formular planes de desarrollo. Se sugirió un texto revisado para fortalecer la orientación de las Declaraciones del Consejo y dar a los usuarios el derecho a apelar a un órgano independiente de la autoridad aeroportuaria en caso de no llegar a un acuerdo entre los proveedores y los usuarios con respecto a los derechos. Se sugirió también extender a cuatro meses el período de aviso previo en caso de revisión de los derechos o de imposición de nuevos derechos en los aeropuertos, en vez del actual de dos meses que figura en el Doc 9082.

El **ACI** (WP/47) afirmó que las consultas eran la piedra angular de una relación de trabajo productiva entre los aeropuertos y sus usuarios.

La **IATA** (WP/79) subrayó de modo similar la importancia del proceso de consulta entre los proveedores de servicios de aeropuertos o de navegación aérea y sus respectivas comunidades usuarias.

5.2.12 Análisis

5.2.12.1 La Conferencia subrayó la importancia de ir creando una relación productiva entre los proveedores y los usuarios por medio de consultas, y acordó que debían reforzarse los textos pertinentes sobre las consultas con los usuarios en las Declaraciones del Consejo, en el Doc 9082, de acuerdo con lo que se proponía en la nota WP/91. Sin embargo, se expresaron algunas inquietudes respecto al establecimiento de un calendario preciso para las consultas en las orientaciones de la OACI, dado que las situaciones difieren de un Estado a otro. La Conferencia opinó que las Declaraciones debían ser más permisivas que normativas sobre esta cuestión.

5.2.12.2 Respecto a la sugerencia de dar a los usuarios el derecho de apelar ante un órgano independiente del aeropuerto en caso de que no se llegue a un acuerdo entre los proveedores y los usuarios respecto a los derechos, la Conferencia acordó que esto debería ser estudiado más a fondo por la OACI. Se expresó una opinión sobre la necesidad de orientación adicional respecto a las consultas cuando no hubiese un régimen de reglamentación en el Estado en cuestión. Según otra opinión, debía darse por entendido que el término “usuarios” en el proceso de consulta incluía a los pasajeros.

5.2.12.3 A fin de hacer efectivas sus conclusiones, la Conferencia convino en la siguiente

recomendación:

RECOMENDACIÓN 5.2/12

LA CONFERENCIA

RECOMIENDA que la OACI:

- a) refuerce el texto sobre las consultas con los usuarios en las Declaraciones del Consejo del Doc 9082; y
- b) estudie y elabore, para su inclusión en las Declaraciones del Consejo, el concepto de dar a los usuarios el derecho de apelar ante un órgano independiente, de haberlo, en caso de que no se llegue un acuerdo con los proveedores, y brindar más orientación sobre el procedimiento de apelación que habrá de utilizarse ante la falta de un régimen de reglamentación en el Estado en cuestión.

PROLIFERACIÓN DE LOS DERECHOS Y DESVÍO DE LOS INGRESOS

5.2.13 Documentación

El **ACI** y la **IATA** (WP/24) pidieron conjuntamente que se alentara a los Estados a permitir la imposición de derechos únicamente por funciones y servicios que sean necesarios, que estén directamente relacionados con la aviación civil y que sean beneficiosos para ésta, y a no imponer derechos por funciones que fundamentalmente incumben a los gobiernos.

La **IATA** (WP/77) consideró que el desvío de fondos hace innecesariamente más pesada la carga de los proveedores de servicios aeroportuarios o de navegación aérea, que en definitiva se traspa a los usuarios, y sugirió que en la orientación de la OACI se declare explícitamente que los ingresos generados por un proveedor de servicios de aeropuerto o de navegación aérea debería quedar en manos del proveedor en cuestión.

5.2.14 Análisis

5.2.14.1 La Conferencia convino en respaldar la postura de alentar a los Estados a limitar la imposición de derechos como se proponía en la nota WP/24. Sin embargo, la Conferencia no apoyó la idea de que los Estados deberían abstenerse de imponer derechos por funciones que competen fundamentalmente a los gobiernos, tales como las de seguridad, inmigración y aduanas. Se expresó la opinión de que estas funciones las desempeñan los gobiernos en beneficio de las líneas aéreas, los aeropuertos y el público viajero, y que es razonable y equitativo recuperar los costos que suponen.

5.2.14.2 Al pasar a la nota WP/77, muchos delegados expresaron que les resultaba difícil aceptar algunas de las opiniones expresadas en la misma sin estudiarlas más a fondo, en particular la sugerencia de que los ingresos generados por un proveedor de servicios de aeropuerto o de navegación aérea deberían quedar necesariamente en manos de ese proveedor. No obstante, la Conferencia tomó nota de que el asunto de la distribución de ingresos dentro de los sistemas o redes de proveedores se analizaría más a fondo al elaborar

la orientación para los Estados que desearan comercializar sus aeropuertos o sus servicios de navegación aérea, como se prevé en la Recomendación 2/3 de la Conferencia.

5.2.14.3 A fin de hacer efectivas sus conclusiones, la Conferencia convino en la siguiente recomendación:

RECOMENDACIÓN 5.2/13

LA CONFERENCIA

RECOMIENDA que la OACI aliente a los Estados a permitir la imposición de derechos únicamente por funciones y servicios que son necesarios, que están directamente relacionados con las operaciones de aviación civil o que en definitiva son beneficiosos para ésta.

DERECHOS RELATIVOS A LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

5.2.15 Documentación

Los **Países Bajos** (WP/87) estimaron que las Declaraciones del Consejo en el Doc 9082 eran en cierta medida restrictivas con respecto a los costos externos del ruido de las aeronaves y que la utilización de la fijación económica de precios, mediante derechos relacionados con el ruido, podría ofrecer una solución eficaz para reducir el efecto del ruido alrededor de los aeropuertos.

Estados Unidos (WP/40) recordó que el foro apropiado en la OACI para debatir los derechos relativos a la protección del medio ambiente era el Comité sobre protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) del Consejo, cuya labor estaba en curso sobre varias opciones, con conclusiones que deberían considerarse en el próximo período ordinario de sesiones de la Asamblea de la OACI.

5.2.16 Análisis

5.2.16.1 La Conferencia convino fácilmente en que las deliberaciones de fondo sobre los derechos relacionados con el medio ambiente deberían realizarse en el Comité sobre protección del medio ambiente y la aviación (CAEP), órgano al que el Consejo había asignado dichas funciones. La Conferencia hizo notar que se preveía que el CAEP formularía en enero de 2001 recomendaciones sobre las opciones posibles basadas en el mercado para resolver las repercusiones de las emisiones de los motores de aeronaves, para su presentación al Consejo y subsiguiente consideración por el próximo período ordinario de sesiones de la Asamblea de la OACI en septiembre/octubre de 2001. Por consiguiente, se daría traslado al Consejo de la OACI, para su posible transmisión al CAEP, de todo problema relativo a las opciones ambientales basadas en el mercado u otros derechos relacionados con el medio ambiente que pudieran plantearse en la presente Conferencia.