

**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 LAS CUESTIONES 5.2.1 Y 5.2.2 DEL ORDEN DEL DÍA

**Cuestión 5.2.1 del
orden del día: Principios de imposición de derechos aeroportuarios**

LA CAJA ÚNICA

Documentación

5.2.1.1 La **Secretaría** (WP/17) destacó la importancia de los ingresos no aeronáuticos para la viabilidad financiera de un aeropuerto y como medio de mantener los derechos sobre el tráfico aéreo lo más bajos posible. Como los ingresos no aeronáuticos sólo pueden generarse en un aeropuerto debido al mercado creado por los explotadores de aeronaves, sería equitativo que los principales usuarios, es decir los transportistas aéreos y sus pasajeros, se beneficien de las actividades no aeronáuticas tanto como de las aeronáuticas. Por lo tanto, en la nota se sugería que se ratificara la esencia de los textos correspondientes en las Declaraciones del Consejo en el Doc 9082. En la nota se sugería asimismo que el concepto de combinar en una “caja única” los ingresos y los gastos provenientes de todas las actividades que generan ingresos en un aeropuerto se aplica igualmente en el contexto de los servicios de navegación aérea.

El **ACI** (WP/48 y 50) señaló que la utilización de ingresos procedentes de actividades comerciales del aeropuerto para reducir los derechos aeronáuticos crea una subvención cruzada excepcional para los transportistas aéreos. El punto de vista del ACI era que esta reducción de los costos a corto plazo a expensas de las inversiones a más largo plazo reducía la capacidad de los aeropuertos para desarrollar mejores instalaciones y servicios comerciales y, a más largo plazo, reducía los ingresos comerciales. Por lo tanto, el ACI recomendaba la adopción de una política más flexible, que permita a los explotadores aeroportuarios conservar y utilizar los ingresos comerciales en la medida en que sea necesario para contribuir a financiar mejoras en los aeropuertos, y sugirió que la Conferencia enmendara en consecuencia el Doc 9082.

La **IATA** (WP/30) opinaba que las actividades que no sean centrales dentro del perímetro de un aeropuerto, y que sólo pueden desarrollarse debido a las actividades aeronáuticas, deberían beneficiar a sus principales usuarios, los transportistas aéreos, reduciendo la base de costos para fines de imposición de derechos. La IATA (WP/82) también consideraba que los descuentos o reembolsos en los derechos sólo eran aceptables si cumplían con ciertos principios, entre ellos que estuviesen a disposición de todos los explotadores y que no distorsionaran la competencia. Por último, la IATA (WP/83) insistió en que los aeropuertos debían abstenerse de imponer tributos no relacionados con los costos de las actividades aeronáuticas directamente asociadas con la explotación de servicios de transporte aéreo, ya que se consideraba que esos tributos aumentarían el costo de las operaciones de las empresas aéreas en un aeropuerto y podían tener efectos discriminatorios.

5.2.1.2 **Análisis**

5.2.1.2.1 La Conferencia mantuvo un amplio y prolongado debate sobre el concepto de la caja única. Las deliberaciones pusieron de relieve considerables diferencias de opinión acerca de las ventajas y la justificación de su aplicación.

5.2.1.2.2 Muchos delegados apoyaban el continuo respaldo al concepto de la caja única, ya que refleja la función especial de los aeropuertos en la promoción y el desarrollo del transporte aéreo, sirve al objetivo de reducir la base de costos para la imposición de derechos, motiva a los aeropuertos a tratar de obtener ingresos de actividades no aeronáuticas y favorece la inversión de capital. Algunos delegados consideraban que la orientación de criterios existente de la OACI era suficientemente equilibrada como para admitir las necesidades de los aeropuertos. Por otra parte, se manifestaba considerable apoyo a tratar de obtener más flexibilidad en la interpretación y aplicación de la caja única, teniendo en cuenta las diversas situaciones en distintos aeropuertos, la necesidad de ajustarse al entorno cambiante de los aeropuertos, comprendidas las estructuras organizativas y financieras autónomas y las necesidades de inversión.

5.2.1.2.3 Muchos delegados manifestaron inquietud con respecto a aplicar el concepto de caja única en el contexto de los servicios de navegación aérea, como se sugería en la nota WP/17.

5.2.1.2.4 Durante el debate, varios delegados hicieron hincapié en la importante función de las autoridades reguladoras, y en algunos casos de las leyes sobre competencia, cuando el concepto de caja única es sustituido por otro método. También se hizo referencia a la necesidad de transparencia y divulgación en los sistemas de contabilidad, así como de consultas.

5.2.1.2.5 Teniendo en cuenta los diferentes puntos de vista expuestos y la necesidad de que la cuestión adquiriera un grado mayor de madurez antes de poder llegar a un consenso, hubo acuerdo general en que era necesario seguir elaborando y analizando el asunto. Por lo tanto, la Conferencia convino en recomendar que la OACI realice un estudio, como asunto de gran prioridad, que tendría en cuenta todos los elementos, incluso la documentación y deliberaciones de la Conferencia, entre otros.

5.2.1.2.6 Pasando a la nota WP/82, la opinión general era que al ofrecer cualquier descuento o reembolso, debían tener prioridad las disposiciones del Artículo 15 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional relativas a la no discriminación y que podían usarse los principios sugeridos en la nota WP/82 al ofrecer descuentos, cuando y en la medida en que fuese apropiado. La Conferencia tomó nota asimismo de los puntos de vista de la IATA expuestos en la nota WP/83 sobre tributación por actividades aeronáuticas.

5.2.1.2.7 Para hacer efectivas sus deliberaciones, la Conferencia convino en la siguiente recomendación:

RECOMENDACIÓN 5.2.1/1

LA CONFERENCIA

RECOMIENDA que la OACI emprenda, como asunto de gran prioridad, un estudio sobre la continua aplicación del principio de “caja única” para los aeropuertos, así como para los servicios de navegación aérea, con miras a determinar si se requiere una enmienda en las Declaraciones del Consejo en el Doc 9082 o si es necesario elaborar más orientación para los Estados. El estudio debería concentrarse en las repercusiones económicas, sobre todo con respecto al rendimiento de la inversión, y tener en cuenta la necesidad de transparencia en la contabilidad financiera y de flexibilidad para admitir diferentes circunstancias en distintos Estados y ámbitos de servicios, así como una supervisión normativa o la aplicación de una legislación general sobre la competencia.

Proyecto

DERECHOS POR SERVICIOS A LOS PASAJEROS

5.2.1.3 Documentación

La **Secretaría** (WP/60) explicó la política y la orientación práctica actuales de la OACI sobre los derechos por servicios a los pasajeros y presentó los resultados de un estudio realizado sobre los métodos empleados para recaudar dichos derechos en los aeropuertos. En la mayoría de los Estados estos derechos continuaban cobrándose directamente a los pasajeros; sin embargo, recientemente la tendencia era cobrarlos por medio de las líneas aéreas. En vista de los problemas de facilitación creados por el cobro de esos derechos a los pasajeros, especialmente en los aeropuertos con limitaciones debidas a la congestión, la Secretaría sugirió una recomendación sobre la conveniencia de evitar la recaudación de estos derechos directamente de los pasajeros y, juntamente con modificaciones a las Declaraciones del Consejo del Doc 9082, la elaboración de más orientación práctica en el *Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos* (Doc 9562).

5.2.1.4 Análisis

5.2.1.4.1 Hubo apoyo general para la nota WP/60, especialmente con respecto al valor práctico de los derechos por servicios a los pasajeros y la consiguiente necesidad de evitar las colas en los aeropuertos, aunque algunos delegados estimaban que el cobro directo de esos derechos a los pasajeros no creaba problemas de facilitación, por lo menos en los aeropuertos de sus Estados. Con respecto a la sugerencia que figuraba en la nota WP/60 para la recaudación de los derechos por servicios a los pasajeros por medio de las líneas aéreas, algunos delegados expresaron inquietud respecto a la aplicación práctica y al costo administrativo suplementario. La Conferencia observó que el Anexo 9 – *Facilitación* ahora contenía un método recomendado en armonía con la sugerencia presentada en la nota WP/60. Si bien la cuestión era fundamentalmente de facilitación, también tenía repercusiones económicas y sería conveniente ponerla de relieve.

5.2.1.4.2 A fin de hacer efectiva sus conclusiones, la Conferencia adoptó la siguiente recomendación:

RECOMENDACIÓN 5.2.1/2

LA CONFERENCIA

RECOMIENDA que:

- a) los Estados se aseguren de que el cobro de derechos por servicios a los pasajeros no cree colas y retardos adicionales en los aeropuertos; si fuera pertinente, evitando la recaudación de estos derechos de forma directa y separada del pasajero en los aeropuertos;
- b) el Consejo suprima de la primera oración del párrafo 19 de las Declaraciones del Consejo del Doc 9082/5 el texto siguiente: “...reafirma que los derechos por servicios a los pasajeros no son objetables en principio”.

AVIACIÓN GENERAL**5.2.1.5 Documentación**

El **IAOPA** (WP/61) explicó que las actividades de aviación general y de trabajos aéreos se desarrollan al margen de las operaciones aeroportuarias y emplean únicamente una pequeña porción de la infraestructura aeroportuaria. El IAOPA sugirió una modificación a las Declaraciones del Consejo del Doc 9082, en las que se declararía que los Derechos aeroportuarios impuestos a la aviación general internacional deberían basarse en el valor marginal de las instalaciones y servicios realmente utilizados. Estos derechos deberían calcularse con el objetivo suplementario de promover el firme desarrollo de la aviación general internacional.

5.2.1.6 Análisis

5.2.1.6.1 La Conferencia observó que en una nota (WP/62) relacionada con este tema, examinada en el marco de la cuestión 4 del orden del día, el IAOPA había propuesto que la aviación general y los trabajos aéreos se traten de forma similar con respecto a los derechos por servicios de navegación aérea, como se proponía en la nota WP/61 con respecto a los derechos aeroportuarios. La Conferencia no había respaldado la propuesta anterior, pero había convenido en recomendar un estudio para mejorar el acceso a los aeropuertos para la aviación general y también para la aviación de negocios (Recomendación 4/3).

Cuestión 5.2.2 del**Principios de imposición de derechos por servicios de navegación aérea****5.2.2.1 Documentación**

Secr (WP/21) examinó los aspectos de organización servicios de aproximación y de control de aeródromo. En la nota se proporcionaba sobre las prácticas de los Estados respecto al cobro de derechos por servicios de control de aproximación y de la base de costos y de los derechos por control de aproximación y de aeródromo en la de los derechos en ruta conduciría a una falta de equidad, debido a que al tráfico por los costos de servicios de control de aproximación y de aeródromo que no utilizaría.

China 11)
de tránsito aéreo.

5.2.2.2

5.2.2.2.1 La pertinente a la recuperación de los costos por servicios de control de aproximación y de aeródromo que actualmente figuran en el *sobre* *puertos* (Doc 9562) y en el *ea* (Doc 9161/3) a la luz de la *sobre* que se está produciendo en la provisión y la recuperación de los costos de estos servicios. En consonancia de control de aproximación y de aeródromo que figuran en las Declaraciones del Consejo, en el Doc 9082.

— — — — —