

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

(Montreal, 19 - 28 de junio de 2000)

**Cuestión 5.2 del  
orden del día: Elementos que deben considerarse respecto a la política de la OACI**

**CONSIDERACIÓN DE LOS DERECHOS DE USUARIO DEL CNS/ATM**

(Nota presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional)

**RESUMEN**

En esta nota se analizan los asuntos relativos a la imposición concreta de derechos como consecuencia de la implantación del CNS/ATM. En general, en un entorno CNS/ATM deben todavía respetarse todos los principios básicos de la OACI respecto a la imposición de derechos.

**1. INTRODUCCIÓN**

**1.1 Implicaciones financieras generales**

1.1.1 Debe destacarse que el objetivo de invertir en el CNS es llegar a un ATM mejorado con la consiguiente eficiencia operacional para la comunidad de la aviación civil. Las inversiones deberían escalonarse en el tiempo de forma que la recuperación de los costes se obtenga a medida que se obtienen los beneficios. Deberían evitarse lo más posible los sistemas para uso exclusivo de la aviación, y todos los usuarios deberían compartir los costos. Puesto que ya se han establecido en la actualidad sistemas que pueden proporcionar un servicio global, ningún Estado ni grupo de Estados o proveedor de servicio debe obligar a que las líneas aéreas utilicen o paguen por sistemas duplicados.

1.1.2 Como principio general, la IATA:

- a) insta firmemente al uso multinacional de instalaciones y servicios comunes para el suministro y divulgación de datos a fin de que puedan desempeñar la función CNS/ATM;
- b) presta apoyo a la coordinación mundial o regional en investigación y desarrollo para evitar una duplicación innecesaria de esfuerzos con los correspondientes costos;

- c) respalda la competencia entre los proveedores de servicios; aunque puede haber circunstancias en las que no sea económicamente viable más de un sistema único;
- d) insta a los Estados o proveedores de los servicios CNS/ATM a que realicen estudios de relación de costo a beneficios para asegurar la opción de método de aplicación más rentable. Las líneas aéreas deben estar implicadas en todos los estudios de costo y beneficios.

## 2. FINANCIACIÓN

2.1 Varios aspectos del CNS/ATM, tales como la señal básica del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS), que son beneficiosos para una multitud de usuarios constituyen bienes públicos y los Estados deben asumir los costos.

2.2 La IATA insta a que los Gobiernos presten ayuda en forma de fondos, financiación y garantías de financiación por aquellos servicios prestados por el CNS/ATM que beneficien a la comunidad aeronáutica, particularmente cuando exista una base de usuarios insuficiente para que el proveedor de los servicios reciba un rédito adecuado.

2.3 La política de la OACI y de la IATA respecto a financiación por adelantado es que las principales inversiones de capital no deberían ser previamente financiadas por los usuarios. Los ingresos actuales pueden proporcionar un rédito razonable a la inversión (considerando el bajo riesgo de la inversión) antes de la imposición de derechos a título de tasas y de interés, que contribuyen hacia las mejoras necesarias de capital.

2.4 El interés que producen los fondos de fuentes externas solamente debería incluirse en la base de costos cuando se hayan incurrido. Solamente debería incluirse la amortización del activo una vez tal activo esté en funcionamiento.

## 3. ASIGNACIÓN DE COSTOS

3.1 La IATA está de acuerdo en que todo servicio CNS/ATM que esté en funcionamiento y proporcione beneficios a la comunidad de usuarios sea admisible para ser incluido en la base de costos del proveedor de servicio a título de costos del servicio, tanto fijos como variables.

3.2 Aquellos costos del CNS/ATM que sean asignables adecuadamente a los usuarios tanto aeronáuticos como no aeronáuticos, deberían ser asignados e impuestos a todos de forma equitativa. Las asignaciones particulares deberían sumarse hasta el total de costos que han sido asignados, sean tales costos actualmente recuperados o no de todas las categorías de usuarios.

3.3 Debe consultarse a la industria de las líneas aéreas acerca de los principios de asignación y recuperación de costos y acerca de los criterios que hayan de aplicarse.

## 4. MECANISMOS DE RECUPERACIÓN DE COSTOS

### 4.1 Arreglos institucionales

4.1.1 Siempre que sea posible deberían utilizarse los mecanismos institucionales y regionales vigentes de recuperación de costos. Si los costos son de carácter multiregional, debe considerarse el establecimiento de un mecanismo internacional para garantizar que los costos se asignan adecuadamente y se

recuperan tanto por parte de las organizaciones regionales que sean miembros como de las que no sean miembros. Pudiera llegarse a que la implantación plena del CNS/ATM obvie la necesidad de mecanismos regionales.

## 4.2 Estructura de imposición de derechos

4.2.1 La estructura de imposición de derechos no debe ser tal que disuada de prácticas operacionales prudentes ni de la investigación, desarrollo, ensayos y esfuerzos de demostración.

4.2.2 El sistema de imposición de derechos por el CNS/ATM no debería ser discriminatorio y debería estar relacionado con el costo. Por consiguiente, es importante que en el sistema de imposición de derechos se incluyan los siguientes elementos:

- a) un elemento relacionado con los movimientos que cubra los costos fijos;
- b) un elemento relacionado con la distancia que cubra los costos variables;
- c) un elemento relacionado con el peso en reconocimiento de la capacidad de pagar.

En cualquier modificación del sistema de imposición de derechos debería tenerse en cuenta el principio de imposición gradual reconocido por la OACI.

## 4.3 Período de transición

4.3.1 En el período de transición deberían incluirse en la base de costos del proveedor de servicios todos los costos tanto fijos como variables. El plan regional de la OACI debería ajustarse para atender a la longitud del período de transición y debería determinar cuáles son las instalaciones y servicios de tierra que deberían retirarse y en qué fecha. El período de transición debería ser tan breve como sea posible para que se obtengan los máximos beneficios económicos.

4.3.2 La IATA reconoce que variará de una región a otra la longitud del período de transición para pasar desde los servicios de navegación de base terrestre a los servicios de navegación por satélite. Es de importancia vital que los sectores políticos, institucionales, técnicos y financieros de la industria aeronáutica mantengan entre sí un elevado grado de coordinación y de cooperación durante el período de transición.

4.3.3 Será necesario contar con datos de entrada técnicos y detallados para determinar el equipo redundante en cada región a fin de que se garantice la disminución consiguiente de las bases nacionales de costos. Debe establecerse un período de transición definido teniendo en cuenta las circunstancias regionales.

## 5. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA

5.1 Se invita a la Conferencia a confirmar que se respetan en la implantación del CNS/ATM todos los principios básicos de imposición de derechos de la OACI incluidos los de no discriminación, buena relación de costo, transparencia financiera y consulta a los usuarios.