

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

**Montreal, 19 – 28 de junio de 2000**

**Cuestión 5.2.2 del  
orden del día: Principios de imposición de derechos por servicios de navegación aérea**

**EVOLUCIÓN EN LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO Y REPERCUSIONES  
EN LA ASIGNACIÓN DE COSTOS**

(Nota presentada por Albania, Alemania\*, Armenia, Austria\*, Bélgica\*, Bulgaria\*, Chipre\*, Croacia\*, Dinamarca\*, Eslovenia\*, España\*, Estonia, Finlandia, Francia\*, Grecia\*, Hungría\*, Irlanda\*, Islandia, Italia\*, la ex República Yugoslava de Macedonia\*, Letonia, Lituania, Luxemburgo\*, Malta\*, Moldova\*, Mónaco\*, Noruega\*, Países Bajos\*, Polonia, Portugal\*, República Checa\*, República Eslovaca\*, Reino Unido\*, Rumania\*, Suecia\*, Suiza\*, Turquía\* y Ucrania<sup>1</sup>)

**RESUMEN**

En la presente nota se señala a la atención de la Conferencia la evolución de los perfiles de vuelo de las aeronaves y la reorganización de las instalaciones y servicios ATC subsiguiente. Se invita a la Conferencia a recomendar que, en el examen previsto del Manual sobre los aspectos económicos sobre los servicios de navegación aérea (Doc 9161/3), la orientación sobre asignación de costos entre control en ruta, de aproximación y de aeródromo se amplíe para reflejar la evolución reciente de la organización de los servicios de navegación aérea y de los métodos de establecimiento de derechos.

**ANTECEDENTES**

1. En el Capítulo 4, sección C (párrafos 4.48 y siguientes) del Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea (Doc 9161/3) se define la asignación de costos respecto al control terminal y al control en ruta. En la figura 4-1 se establece una distinción entre:

---

<sup>1</sup> \*Estados miembros de EUROCONTROL

- control de área en ruta
- control de aproximación
- control de aeródromo.

2. Al asignar los costos, los correspondientes a control en ruta se relacionan con los derechos en ruta, mientras que los de control de aproximación y de aeródromo se relacionan con los derechos por servicios terminales (4.81).

## **EVOLUCIÓN**

3. La mencionada definición de asignación de costos se refiere al perfil de vuelo de los aviones propulsados por hélice, que se divide en fases claramente definidas: ascenso, en ruta y descenso. Sin embargo, las aeronaves que más se utilizan hoy son aviones de reacción que tratan de seguir una trayectoria parabólica con una distancia corta o mediana.

4. La implantación de las instalaciones ATC está destinada a este tipo de perfil. A menudo los puestos de control de aproximación se sitúan en la torre o cerca de la misma. Pero a veces están integrados en el centro de control, en cuyo caso un solo centro puede atender a las funciones de aproximación de varios aeropuertos.

## **CONSECUENCIAS**

5. Teniendo en cuenta la mencionada evolución, la descripción de los servicios de tránsito aéreo que figuran en la reglamentación de la OACI (Apéndice 2 del Doc 9082/5) no corresponde siempre a la manera en que se proporcionan los mismos.

6. Esta evolución puede tener repercusiones en la asignación de costos dado que hoy en día se combinan normalmente las responsabilidades respecto a performance y costos. En los servicios de navegación aérea, la responsabilidad relativa a los costos, cuyo objetivo consiste en mejorar los servicios y aumentar la economía de los recursos utilizados, es una tarea tan importante como la gestión de las operaciones. Algunos proveedores de servicios de navegación aérea ya han adoptado esta orientación. Las responsabilidades de gestión de la torre y del centro pueden separarse o combinarse.

7. La actual asignación de costos de conformidad con las disposiciones de la OACI da lugar a gastos administrativos adicionales dado que las instalaciones de control de tránsito aéreo conexas se reparten artificialmente entre diferentes unidades de costos. Por ejemplo, el activo fijo de los centros de control debe dividirse entre diversas unidades de costos, lo que exige recursos importantes.

## **RECOMENDACIÓN**

8. Con miras a ajustar los costos con las responsabilidades operacionales, se invita a la Conferencia a recomendar que, en el examen previsto del Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea (Doc 9161/3), se revise la orientación relativa a la asignación de costos entre control en ruta, de aproximación y de aeródromo teniendo en cuenta la reciente evolución de la organización de los servicios de navegación aérea y de los métodos de establecimiento de derechos.