

**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**

**RECUPERACIÓN DE LOS COSTOS DE LOS SERVICIOS
DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO**

(Nota presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional)

RESUMEN

En esta nota se analiza el tema de la recuperación de los costos de los servicios de búsqueda y salvamento de los usuarios aeronáuticos y se indica que debería elaborarse una orientación de política más adecuada por la que se limite la recuperación de los costos a aquellas instalaciones y servicios que están destinados exclusivamente a cubrir las necesidades aeronáuticas.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Las instalaciones y el equipo de búsqueda y salvamento están constituidos por los centros de coordinación de salvamento, las aeronaves, incluidos los helicópteros, las embarcaciones o vehículos de salvamento, las brigadas de salvamento de montaña u otras brigadas especializadas utilizadas en el suministro de servicios de búsqueda y salvamento.

1.2 En los textos de orientación vigentes de la OACI se prescribe que los costos correspondientes al suministro de servicios de búsqueda y salvamento proporcionados por cualquier establecimiento civil permanente pueden incluirse en la base de costos para los recargos por servicios de navegación aérea. Tales servicios proporcionados por otros que no sean entidades civiles, por ejemplo militares, se excluyen de la base de costos.

1.3 En la actualidad, la mayoría de los Estados no recupera el costo de los servicios de búsqueda y salvamento, ya sea que los proporcione una entidad civil o una entidad militar, ni los incluye en sus recargos por servicios de navegación aérea. Sin embargo, varios Estados han manifestado su intención de hacerlo así en el futuro.

2. **ORIENTACIÓN DE LA OACI**

2.1 Es importante señalar el párrafo 30 ii) del Doc 9082/5 en el que se recomienda que los Estados deberían “abstenerse de imponer derechos que discriminen a la aviación civil internacional en relación con otros medios de transporte internacional”. La IATA respalda firmemente esta declaración, e incluso añadiría que los recargos no deberían ser discriminatorios para los usuarios aeronáuticos en relación con los usuarios no aeronáuticos de los servicios SAR.

2.2 Puede indicarse que el uso de los servicios SAR por usuarios aeronáuticos y particularmente tránsito IFR, es más bien limitado, si se compara con su utilización por usuarios no aeronáuticos. Proporciona la mayoría de los servicios requeridos en un año determinado el servicio para casos de accidentes, incendios y salvamento (CFR), que está situado en el aeropuerto. Estos costos ya han sido asignados y se recuperan directamente de los usuarios aeronáuticos.

3. **POSTURA DE LA IATA**

3.1 Considerando los aspectos anteriormente mencionados, la IATA opina que si los Estados trataran de recuperar los costos de los servicios SAR, se recargaría a los usuarios aeronáuticos con una parte injusta de los costos de los servicios de búsqueda y salvamento. La asignación de los costos de servicios de búsqueda y salvamento debería limitarse a los costos de instalaciones y servicios exclusivamente destinados para usuarios aeronáuticos, con lo que se eliminaría la posibilidad de subvenciones cruzadas a todos los otros usuarios por parte de los usuarios aeronáuticos. Los costos asignados a los usuarios aeronáuticos deberían estar más en consonancia con su utilización real y con los beneficios procedentes de los servicios de búsqueda y salvamento, de forma que los usuarios aeronáuticos puedan invertir más en mejoras de la seguridad técnica.

4. **MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA**

4.1 La IATA pide que la Conferencia tome nota de los aspectos mencionados y recomienda que:

- a) Se preparen orientaciones más adecuadas para la asignación de los costos SAR a los usuarios aeronáuticos y que esto no debería en ningún caso basarse en cualquier tipo de “capacidad de pagar percibida”.
- b) Los costos de los servicios de búsqueda y salvamento pueden asignarse a los usuarios aeronáuticos, tanto cuanto tales instalaciones y servicios estén exclusivamente destinados a cubrir las necesidades aeronáuticas. Estas instalaciones y servicios exclusivos deberían limitarse a los servicios de alerta. El costo adicional de una misión real de búsqueda y salvamento para usuarios aeronáuticos puede también ser asignado a los usuarios aeronáuticos.