



Doc 9908
CEANS 2008

Organización de Aviación Civil Internacional

INFORME DE LA CONFERENCIA SOBRE LOS ASPECTOS ECONÓMICOS DE LOS AEROPUERTOS Y LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA (CEANS)

Montreal, 15–20 de septiembre de 2008

*Aprobado por la Conferencia y publicado
bajo la responsabilidad del Secretario General*





Doc 9908
CEANS 2008

Organización de Aviación Civil Internacional

INFORME DE LA CONFERENCIA SOBRE LOS ASPECTOS ECONÓMICOS DE LOS AEROPUERTOS Y LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA (CEANS)

Montreal, 15–20 de septiembre de 2008

*Aprobado por la Conferencia y publicado
bajo la responsabilidad del Secretario General*

Publicado por separado en español, árabe, chino, francés,
inglés y ruso, por la
ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

La información sobre pedidos y una lista completa de los agentes
de ventas y librerías, pueden obtenerse en el sitio web de la OACI:
www.icao.int.

**Doc 9908, Informe de la Conferencia sobre los aspectos
económicos de los aeropuertos y los servicios de
navegación aérea (CEANS)**

Núm. de pedido: 9908

ISBN 978-92-9231-186-5

© OACI 2008

Reservados todos los derechos. No está permitida la reproducción, de
ninguna parte de esta publicación, ni su tratamiento informático, ni su
transmisión, de ninguna forma ni por ningún medio, sin la autorización previa
y por escrito de la Organización de Aviación Civil Internacional.

CARTA DE ENVÍO

Al Presidente del Consejo

Del presidente de la Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea (CEANS)

Tengo el honor de transmitirle el informe sobre la labor realizada por la Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea (CEANS), celebrada en la Sede de la OACI, en Montreal, del 15 al 20 de septiembre de 2008.



Daniel Cogliati
Presidente de la
Conferencia sobre los aspectos
económicos de los aeropuertos y
los servicios de navegación aérea

Montreal, 20 de septiembre de 2008

ÍNDICE

Carta de envío	(iii)
Índice	(v)
Introducción	1
Cuestión 1 del orden del día: Cuestiones relativas a la interacción entre los Estados, los proveedores y los usuarios	
Cuestión 1.1 del orden del día: Vigilancia económica.....	7
Cuestión 1.2 del orden del día: Rendimiento económico y requisitos mínimos de presentación de informes.....	11
Cuestión 1.3 del orden del día: Consulta con los usuarios	14
Cuestión 2 del orden del día: Cuestiones específicas relacionadas con los aspectos económicos y de gestión de los aeropuertos	
Cuestión 2.1 del orden del día: Gobernanza, propiedad y control.....	17
Cuestión 2.2 del orden del día: Base de costos para fijar derechos	21
Cuestión 2.3 del orden del día: Asignación de costos y sistemas de imposición de derechos	25
Cuestión 2.4 del orden del día: Aspectos de no discriminación	26
Cuestión 2.5 del orden del día: Financiamiento y recuperación de los costos de las medidas de seguridad.....	30
Cuestión 3 del orden del día: Cuestiones específicas relacionadas con los aspectos económicos y de gestión de los servicios de navegación aérea	
Cuestión 3.1 del orden del día: Gobernanza, propiedad y control.....	32
Cuestión 3.2 del orden del día: Base de costos para fijar derechos	34
Cuestión 3.3 del orden del día: Asignación de costos y sistemas de imposición de derechos	35
Cuestión 3.4 del orden del día: Aspectos económicos y organizativos de la aplicación del concepto de gestión del tránsito aéreo (ATM) mundial	40
Cuestión 4 del orden del día: Implantación de las políticas de la OACI sobre imposición de derechos	
Apéndice A — Discursos de apertura.....	46
Apéndice B — Lista de participantes	52
Apéndice C — Lista de notas de estudio	63

INTRODUCCIÓN

Lugar de celebración y duración de la Conferencia

1. La Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea (CEANS) se celebró en la Sala de Asambleas de la Sede de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en Montreal, iniciándose el 15 de septiembre de 2008. El Sr. R. Kobeh González, Presidente del Consejo, inauguró la Conferencia a la que también se dirigió el Sr. S.A.R, Hashem, Presidente del Comité de Transporte aéreo. El Dr. Taïeb Chérif, Secretario General, dio la bienvenida a los participantes y presentó a la secretaria de la Conferencia. Las alocuciones de la apertura figuran en el Apéndice A. La Conferencia terminó sus tareas el 20 de septiembre de 2008.

Orden del día

2. La Conferencia adoptó el siguiente orden del día, que había sido aprobado por el Consejo y presentado en la nota CEANS-WP/1:

1. CUESTIONES RELATIVAS A LA INTERACCIÓN ENTRE LOS ESTADOS, LOS PROVEEDORES Y LOS USUARIOS

Examen de tres cuestiones clave que son comunes a los aeropuertos y a los servicios de navegación aérea:

1.1 Vigilancia económica

Los Estados tienen la responsabilidad de proteger a los usuarios contra posibles abusos de una posición dominante por parte de los aeropuertos y de los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP). Esto puede lograrse mediante la vigilancia económica, es decir, la vigilancia por parte de un Estado de las prácticas comerciales y operacionales de los proveedores de servicios. La Conferencia considerará el alcance y formas de vigilancia económica, así como los costos y beneficios conexos, y examinará las formas de vigilancia económica que podrían aplicarse, de conformidad con las circunstancias específicas de cada Estado.

1.2 Rendimiento económico y requisitos mínimos de presentación de informes

La evaluación del rendimiento de los aeropuertos y los ANSP, incluida la evaluación comparativa, puede servir para mejorar la seguridad operacional, la calidad del servicio, la productividad y la rentabilidad de los aeropuertos y los ANSP, y también como base de decisiones de inversión. La Conferencia debatirá y procurará llegar a un acuerdo de todas las partes interesadas respecto al tipo de información fundamental para la presentación de informes sobre el rendimiento, así como los requisitos mínimos de presentación de informes para la medición del rendimiento.

1.3 Consulta con los usuarios

Las buenas relaciones entre las autoridades de reglamentación, los proveedores y los usuarios son importantes para el desarrollo efectivo del transporte aéreo. Sin embargo, muchos aeropuertos y ANSP en el mundo o bien no consultan a los usuarios o no mantienen un proceso de consulta adecuado y periódico. La Conferencia examinará los mecanismos de consulta existentes entre los

aeropuertos y los ANSP y los usuarios, y considerará soluciones innovadoras para establecer las bases de una cooperación firme entre proveedores y usuarios.

2. CUESTIONES ESPECÍFICAS RELACIONADAS CON LOS ASPECTOS ECONÓMICOS Y DE GESTIÓN DE LOS AEROPUERTOS

Examen de las cuestiones que atañen específicamente a los aeropuertos:

2.1 Gobernanza, propiedad y control

Los cambios de gobernanza, propiedad y control de los aeropuertos, incluidas las inversiones transfronterizas en aeropuertos privatizados, pueden repercutir en las obligaciones de un Estado respecto a la provisión y la explotación de servicios aeroportuarios. La Conferencia, partiendo de las experiencias de comercialización y privatización, considerará la influencia de distintas estructuras de gobernanza en el rendimiento de los aeropuertos y las medidas que pueden adoptar los Estados a fin de asegurar que se cumplan todas sus obligaciones pertinentes.

2.2 Base de costos para fijar derechos

Usualmente, la base de costos de un aeropuerto para fines de imposición de derechos se ha establecido teniendo en cuenta los costos de explotación y mantenimiento, el costo del capital y la depreciación de activos (basándose en el valor histórico en la mayoría de los casos) y un rendimiento sobre los activos “razonable”. La Conferencia procurará llegar a un consenso sobre formas posibles de evaluar lo que constituye una tasa de rentabilidad “razonable”, y considerará la posibilidad de consolidar las bases de costos de varios aeropuertos en una sola base de costos para fines de imposición de derechos.

2.3 Asignación de costos y sistemas de imposición de derechos

Las políticas y textos de orientación actuales de la OACI sobre derechos aeroportuarios contienen disposiciones que tratan de cómo deberían imputarse los costos de las diversas instalaciones y servicios aeroportuarios a las diferentes categorías de usuarios. Sin embargo, han surgido nuevas tendencias tales como la asignación de costos por pasajero, lo que incluye todas o la mayoría de las bases de costos de las actividades aeronáuticas. La Conferencia considerará si esos nuevos enfoques están de acuerdo con las políticas de la OACI y considerará las enmiendas que corresponda de las políticas y textos de orientación sobre asignación de costos.

2.4 Aspectos de no discriminación

En los últimos años, algunos explotadores de aeropuertos han desarrollado ciertos derechos diferenciales para atraer y retener nuevos servicios de líneas aéreas, como por ejemplo, descuentos en los derechos de servicios a los pasajeros y programas de incentivos para determinadas líneas aéreas, incluidos los transportistas de bajo costo. Algunos de estos derechos diferenciales podrían carecer de transparencia y ser discriminatorios, así como anticompetitivos, especialmente cuando se trata de una forma de ayuda estatal. La Conferencia tratará la cuestión de cómo hacer frente a las medidas adoptadas por explotadores de aeropuertos que podrían crear un trato injusto, así como la cuestión del acceso a las instalaciones y servicios aeroportuarios.

2.5 **Financiamiento y recuperación de los costos de las medidas de seguridad**

De conformidad con las políticas de la OACI sobre derechos en concepto de medidas de seguridad, los costos de las funciones de seguridad desempeñadas por los Estados, tales como la policía general, búsqueda de información de inteligencia y seguridad nacional, no deberían trasladarse a los usuarios de los aeropuertos. Sin embargo, las prácticas difieren entre regiones y Estados, lo que repercute financieramente en los usuarios. La Conferencia examinará las políticas actuales y el modo de lograr una aplicación más armonizada de las políticas de la OACI con respecto a los derechos aeroportuarios en concepto de seguridad.

3. **CUESTIONES ESPECÍFICAS RELACIONADAS CON LOS ASPECTOS ECONÓMICOS Y DE GESTIÓN DE LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA**

Examen de las cuestiones que atañen específicamente a los servicios de navegación aérea:

3.1 **Gobernanza, propiedad y control**

Aunque los ANSP que se han establecido en muchos Estados del mundo son autónomos y se han comercializado, el financiamiento aún es un problema en otros Estados. La Conferencia considerará la importancia de una mayor promoción de las políticas de la OACI sobre el establecimiento de ANSP autónomos, incluida la separación entre las funciones de reglamentación y explotación. La Conferencia examinará asimismo experiencias de comercialización y analizará la influencia de las mismas en el rendimiento de los ANSP, prestando atención particular a las estructuras de gobernanza y gestión.

3.2 **Base de costos para fijar derechos**

Usualmente, la base de costos de un ANSP para fines de imposición de derechos se ha establecido teniendo en cuenta los costos de explotación y mantenimiento, más el costo del capital y la depreciación de activos, así como un rendimiento sobre los activos “razonable”. La Conferencia procurará llegar a un consenso sobre los posibles modos de evaluar lo que constituye una tasa de rentabilidad “razonable” para los ANSP. Otra cuestión que tratará la Conferencia es la práctica de constituir fondos para contingencias para enfrentar las caídas imprevistas de tránsito e ingresos.

3.3 **Asignación de costos y sistemas de imposición de derechos**

La asignación de costos a los servicios de control de tránsito aéreo tradicionalmente ha seguido la división de los servicios en categorías: control de aeródromos, control de aproximación y control de área. La Conferencia examinará la evolución reciente y considerará la necesidad y repercusiones de otra división de los servicios en categorías basadas en los sectores del espacio aéreo y en la fase de vuelo, lo que podría conducir a la introducción de derechos por zonas (diferenciales). La Conferencia examinará también la pertinencia del peso de la aeronave como elemento en las fórmulas de cálculo de derechos e incentivos que podrían aplicarse tanto a los proveedores como a los usuarios.

3.4 Aspectos económicos y organizativos de la aplicación del concepto de gestión del tránsito aéreo (ATM) mundial

El concepto de gestión del tránsito aéreo (ATM) mundial procura obtener beneficios operativos, económicos y ambientales para todos los miembros de la comunidad ATM. La implantación eficiente y rentable de un sistema ATM en el que no se perciban los límites de los componentes se facilitará mediante la cooperación multilateral y los acuerdos institucionales para el financiamiento y la imposición de derechos. La Conferencia examinará la labor de la OACI con respecto a los aspectos económicos, organizativos y de gestión de la implantación del concepto de ATM mundial, y considerará qué orientación práctica y apoyo podría proporcionar la OACI a los Estados y a las entidades regionales y subregionales, incluida la orientación sobre los sistemas de imposición de derechos.

4. IMPLANTACIÓN DE LAS POLÍTICAS DE LA OACI SOBRE IMPOSICIÓN DE DERECHOS

Si bien la OACI ha elaborado políticas y textos de orientación amplios sobre la imposición de derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea, los Estados no siempre los cumplen plenamente. Esto a menudo se debe a una falta de conocimiento y de firme compromiso de los Estados para cumplir esas políticas. Esta situación podría no mejorar con la tendencia a la comercialización y la privatización, que generan cambios en la gobernanza, propiedad y control de los aeropuertos y los ANSP. La Conferencia examinará posibles medios para aumentar el conocimiento de las políticas de la OACI y su aplicación por los Estados y sus aeropuertos y ANSP.

Estructura y reglamento interno

3. La Conferencia se reunió como un único órgano y celebró 10 sesiones. Antes de examinar oficialmente el orden del día se convocó para el domingo 14 de septiembre el Simposio preparatorio: Desafíos para los aeropuertos y servicios de navegación aérea, cuyo objetivo era servir de marco oficioso para introducir y examinar algunos asuntos clave que trataría la Conferencia, que se inició el lunes 15 de septiembre.

4. Como reglamento interno se adoptó el *Reglamento interno permanente para las conferencias sobre transporte aéreo* (Doc 8683). Al respecto, el Consejo suspendió la aplicación del Artículo 26 que requiere la preparación de actas resumidas.

Participantes

5. Estuvieron representados en la Conferencia 103 Estados contratantes de la OACI, los cuales figuran a continuación:

Albania	Benin	Chad
Alemania	Bolivia	Chile
Arabia Saudita	Botswana	China
Argentina	Brasil	Colombia
Armenia	Burkina Faso	Costa Rica
Australia	Burundi	Côte d'Ivoire
Austria	Cabo Verde	Cuba
Barbados	Camerún	Dinamarca
Bélgica	Canadá	Ecuador

Egipto	Kenya	Portugal
El Salvador	La ex República Yugoslava de Macedonia	Reino Unido
Emiratos Árabes Unidos	Lesotho	República Checa
España	Líbano	República de Corea
Estados Unidos	Liberia	República Dominicana
Etiopía	Lituania	República Unida de Tanzania
Federación de Rusia	Madagascar	Rumania
Filipinas	Malasia	Senegal
Finlandia	Malí	Serbia
Francia	Malta	Singapur
Gabón	Mauricio	Sudán
Ghana	Mauritania	Suecia
Grecia	México	Suiza
Guatemala	Mozambique	Tailandia
Guinea	Namibia	Togo
Guinea Ecuatorial	Níger	Trinidad y Tabago
Haití	Nigeria	Túnez
India	Noruega	Turquía
Indonesia	Nueva Zelandia	Ucrania
Irlanda	Países Bajos	Uganda
Islandia	Pakistán	Uruguay
Italia	Panamá	Venezuela
Jamahiriya Árabe Libia	Paraguay	Viet Nam
Jamaica	Perú	Yemen
Japón	Polonia	Zambia
Kazajstán		

6. Asistieron a la Conferencia en calidad de observadores 17 delegaciones* en representación de las siguientes organizaciones:

Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA)
 Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)
 Banco Mundial (BM)
 Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)
 Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC)
 Comisión Europea (CE)
 Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)
 Comité Interestatal de Aviación (IAC)
 Conferencia europea de aviación civil (CEAC)
 Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI)
 Consejo Internacional de Asociaciones de Propietarios y Pilotos de Aeronaves (IAOPA)
 Consejo internacional de aviación de negocios (IBAC)
 Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA)
 Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF)
 Organización de servicios de navegación aérea civil (CANSO)
 Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL)
 Sociedad Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas (SITA)

* La Organización Mundial del Turismo (OMT) presentó una nota de estudio pero no asistió a la Conferencia.

7. La lista de los participantes en la Conferencia figura en el Apéndice B.

Mesa de la Conferencia

8. Se eligió a las siguientes personas para integrar la mesa de la Conferencia:

Presidente de la Conferencia:	Sr. Daniel Cogliati (Canadá)
Primera Vicepresidenta:	Sra. Siew Huay Tan (Singapur)
Segundo Vicepresidente:	Sr. Ramesh Lutchmedial (Trinidad y Tabago)

Secretaría

9. La Sra. F. Odutola, Directora de transporte aéreo, actuó de secretaria de la Conferencia, y el Sr. Ö. Magnusson, Jefe de la Sección de política económica y gestión de infraestructura, se desempeñó como secretario adjunto. La Sra. M. Boulos, el Sr. J. de la Cámara, la Sra. C. Fischer, el Sr. T. Hasegawa, el Sr. B. Peguillan, el Sr. Y.Z. Wang, la Sra. H. Biernacki, el Sr. L. Fonseca y el Sr. E. Gngang actuaron como secretarios asistentes. Del enlace con la Dirección de transporte aéreo se encargó el Dr. R.I.R. Abeyratne, de la coordinación de la documentación y la página Web la Sra. S. Joseph, de la coordinación de credenciales el Sr. Z. Anwar y la Sra. A.M. Steiman, y de la supervisión de los servicios de secretaría las Sras. S. Brain y N. Souto. El Sr. J. Begin, Director adjunto de transporte aéreo, se desempeñó como asesor de la Conferencia.

10. Los servicios administrativos y de idiomas fueron suministrados bajo la supervisión de la Dra. F. Liu, Directora de administración y servicios, y estuvieron a cargo del Sr. M. Blanch, Jefe de la Sección de servicios de conferencias y oficinas, de la Sra. D. Rahmani, Encargada de control de documentos, y de la Sra. E.M. McCarthy, Jefa interina de la Sección de interpretación.

Documentación

11. En el Apéndice C se proporciona una lista de los documentos relacionados con la labor de la Conferencia.

Cuestión 1 del orden del día:	Cuestiones relativas a la interacción entre los Estados, los proveedores y los usuarios
1.1:	Vigilancia económica

1.1.1 Documentación

La **Secretaría** (WP/4) analizó la finalidad de la vigilancia económica para aeropuertos y servicios de navegación aérea y consideró las maneras de escoger la forma apropiada de vigilancia económica. Reafirmó allí que la vigilancia económica es una responsabilidad del Estado que persigue diversos objetivos de política pública, incluida la prevención del riesgo de que un proveedor de servicios abuse de su posición dominante. Si se considera necesaria una vigilancia económica que vaya más allá de las leyes de defensa de la competencia, deberían tenerse en cuenta el grado de competencia, los costos y beneficios conexos, así como los marcos jurídico, institucional y de gobernanza. En la nota se propuso la enmienda del texto del Doc 9082 para aclarar la finalidad, el alcance y la selección de la modalidad apropiada de vigilancia económica.

Uganda (WP/69) indicó que las organizaciones regionales pueden prestar los recursos necesarios a aquellos Estados que no cuenten con capacidad propia para ejercer adecuadamente las funciones de vigilancia económica. Deberían existir mecanismos para que la OACI trabaje con dichas organizaciones regionales mediante la elaboración de textos de orientación.

Los **Estados Unidos** (WP/71) presentaron una versión modificada de la propuesta de texto del Doc 9082 que aparece en WP/4 donde se subraya la necesidad de que las intervenciones de la autoridad de reglamentación se ajusten en su alcance y aplicación a las circunstancias específicas.

53 Estados africanos (WP/58) se refirieron a la CAFAC como Organismo de ejecución de la Decisión de Yamoussoukro para el transporte aéreo africano con responsabilidad por la vigilancia económica de la industria del transporte aéreo liberalizado de África. En dicha nota instan a los Estados a llevar a la práctica la resolución de la Asamblea de la OACI relativa a la reglamentación económica del transporte aéreo internacional.

La **OMT** (WP/22) coincidió en que la vigilancia económica de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea es una responsabilidad necesaria de los Estados que debe tender a alcanzar un sano equilibrio entre la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y la facilitación, y las preocupaciones ambientales y económicas. El conjunto de instrumentos económicos debería proporcionar beneficios económicos netos para todos los países en desarrollo, previendo medidas preferenciales para los países menos adelantados en particular.

El **IAC** (WP/53) apoyó la postura de la nota WP/4, sosteniendo la responsabilidad de los Estados de ejercer la vigilancia económica a través de la sanción legislativa o el establecimiento de un mecanismo apropiado de reglamentación para resolver las cuestiones relativas al aumento del costo del combustible de aviación.

El **ACI** (WP/27) destacó que la aplicación de modalidades similares de vigilancia económica a los aeropuertos y a los ANSP soslaya las diferencias entre ambos tipos de proveedores de servicios, particularmente los distintos grados de competencia que enfrentan. Por ello, la enmienda propuesta para el Doc 9082 debería ser coherente con la hipótesis subyacente de que los aeropuertos en sí mismos no tienen una posición dominante en el mercado. Como conclusión, indicó que deberían limitarse al mínimo las intervenciones de la autoridad de reglamentación, las que debieran someterse a un análisis de costo-beneficio y procurar un nivel suficiente de inversiones para hacer frente a la demanda futura.

La **IATA** (WP/46) subrayó que la vigilancia económica debiera aplicarse a todos los aeropuertos y ANSP sin importar su tamaño o el nivel de competencia que enfrenten, puesto que tal vigilancia es responsabilidad de los Estados. En la nota se resalta que debería aplicarse reglamentación económica allí donde no exista competencia a fin de proteger a los usuarios de toda posibilidad de abuso de una posición monopólica. En apoyo de esta postura, presentó una modificación adicional a la propuesta en WP/4 para el texto del Doc 9082.

La **ITF** (WP/24) señaló que la vigilancia económica puede tener repercusiones directas en las condiciones de trabajo del personal. Por este motivo, al trazar un marco reglamentario, la OACI debería considerar que es preciso equilibrar las necesidades de los usuarios, los trabajadores, y los demás participantes de la industria.

La **Secretaría** (WP/18 — nota de información) resumió los resultados de una encuesta reciente sobre propiedad, organización, y reglamentación de aeropuertos y ANSP en 2007, así como los cambios que se planea introducir.

Malí (WP/41 — nota de información) presentó información sobre sus prácticas actuales y sobre sus experiencias en materia de vigilancia económica, gestión del rendimiento económico, y consultas con los usuarios. En la nota expresó asimismo su apoyo a las enmiendas del Doc 9082 propuestas por la Secretaría de la OACI (WP/4, WP/5 y WP/6).

La **República de Corea** (WP/63 — nota de información) describió la función de su gobierno en materia de vigilancia económica y gestión del rendimiento de los explotadores de aeropuertos del país, que son organizaciones independientes.

El **ACI** (WP/66 — nota de información) presentó una síntesis de su último informe sobre pronósticos de tráfico mundial donde, entre otras cosas, se prevé que los volúmenes mundiales de pasajeros superarán los 5 000 millones para 2009, alcanzando 11 000 millones para el año 2027.

1.1.2 **Análisis**

1.1.2.1 A fin de facilitar el debate sobre vigilancia económica, el presidente de la Conferencia aclaró la diferencia de sentido entre la expresión “vigilancia económica” y el término “reglamentación económica”, refiriéndose para ello a las definiciones que figuran en el Apéndice 3 del Doc 9082.

1.1.2.2 La Conferencia dio su amplio apoyo al espíritu del proyecto de conclusiones que presentó la Secretaría en la nota WP/4, reflejando así una conciencia generalizada sobre la necesidad de contar con vigilancia económica frente a la creciente comercialización y privatización de aeropuertos y servicios de navegación aérea. En respuesta a una serie de sugerencias para mejorar el nuevo texto propuesto para el Doc 9082, y vistas las múltiples tareas a realizar, la Conferencia optó por priorizar la redacción del proyecto de conclusiones en lugar del texto detallado de la enmienda pertinente del Doc 9082. Se acordó que la Secretaría tomará en cuenta los comentarios y sugerencias realizados durante el debate al elaborar el texto final de las enmiendas del Doc 9082 para su consideración en el Consejo.

1.1.2.3 Al examinarse las modalidades de vigilancia económica, diversas opiniones se inclinaron por dar más flexibilidad a los Estados para la elección de dicha modalidad y la aplicación de una vigilancia económica que se ajuste a sus circunstancias específicas. La Conferencia no coincidió en que esto fuera necesario.

1.1.2.4 En relación con las sugerencias de ampliar o limitar la aplicación de los principios de no discriminación y transparencia, así como la sugerencia específica de que se aplique la vigilancia económica a “todos” los proveedores de servicios, la Conferencia consideró que dichas modificaciones no serían ni pertinentes ni necesarias, puesto que el texto actual del Doc 9082 ya incorpora estos principios.

1.1.2.5 La Conferencia se manifestó a favor de una propuesta para revisar el texto relativo a uno de los objetivos de política pública. Se acordó reemplazar la frase “proporcionar incentivos para la consulta con los usuarios” por “asegurar la consulta con los usuarios”.

1.1.2.6 Un participante manifestó que deberían considerarse las necesidades de los países en desarrollo y los desafíos que enfrentan, puesto que algunos de estos países no cuentan con los fondos necesarios para realizar inversiones en infraestructura que les permitan incluso hacer frente a la demanda actual, ni tampoco los recursos para cumplir su deber de vigilancia económica, y deben conciliar prioridades en pugna en materia de seguridad operacional, seguridad de la aviación, protección del medio ambiente y liberalización del transporte aéreo. En este sentido, se acordó que podría ser de utilidad un enfoque regional, similar al propuesto en WP/58 y WP/69, que permita a los Estados mancomunar sus recursos para el desempeño de las funciones de vigilancia económica.

1.1.3 **Recomendación**

1.1.3.1 A partir del análisis de la documentación y el debate posterior sobre la vigilancia económica en el marco de la cuestión 1.1 del orden del día, la Conferencia adoptó la siguiente recomendación:

RECOMENDACIÓN 1 — VIGILANCIA ECONÓMICA

LA CONFERENCIA RECOMIENDA QUE:

- a) los Estados tengan en cuenta que la vigilancia económica es responsabilidad del Estado, y que entre sus objetivos se cuentan evitar el riesgo de que un proveedor de servicios abuse de su posición dominante, asegurar la no discriminación y la transparencia en la aplicación de los derechos, cerciorarse de que la capacidad satisfaga la demanda actual y futura, y proteger los intereses de los pasajeros y demás usuarios finales, manteniendo el equilibrio con los esfuerzos de las entidades autónomas o privadas por obtener los resultados óptimos de la comercialización o la privatización. A fin de promover tales objetivos, con arreglo a la forma de vigilancia económica que se hubiera adoptado, los Estados deberían asegurarse de que los

proveedores de servicios consulten con los usuarios y desarrollen e implanten sistemas de gestión del rendimiento adecuados;

- b) los Estados seleccionen la forma de vigilancia económica que mejor se ajuste a sus circunstancias específicas, limitando al mínimo y según se requieran las intervenciones de la autoridad de reglamentación. Al escoger la modalidad apropiada de vigilancia económica, deberían tenerse en cuenta el grado de competencia, los costos y beneficios inherentes a otras formas de vigilancia, y los marcos jurídico, institucional y de gobernanza;
- c) los Estados consideren la adopción de un enfoque regional para la vigilancia económica toda vez que los Estados en cuestión no cuenten con la capacidad para desempeñar adecuadamente sus funciones de vigilancia económica; y
- d) la OACI enmiende el Doc 9082 para aclarar la finalidad y el alcance de la vigilancia económica para los aeropuertos y servicios de navegación aérea con referencia a sus diferentes formas y a la selección de la forma más apropiada de vigilancia.

— — — — —

Cuestión 1 del orden del día:	Cuestiones relativas a la interacción entre los Estados, los proveedores y los usuarios
1.2:	Rendimiento económico y requisitos mínimos de presentación de informes

1.2.1 Documentación

La **Secretaría** (WP/5) destacó la importancia de la gestión del rendimiento y la necesidad de que los Estados alienten a sus aeropuertos y ANSP a elaborar sistemas de gestión del rendimiento. En la nota se llegaba a la conclusión de que los proveedores de servicios deberían establecer objetivos de rendimiento relativos al menos a cuatro áreas clave de rendimiento (KPA), a saber, seguridad operacional, calidad del servicio, productividad y rentabilidad, e informar indicadores de rendimiento pertinentes para cada KPA. Se propuso una enmienda del texto en el Doc 9082 para reflejar mejor los elementos de un proceso de gestión del rendimiento, incluidas las cuatro KPA y la consulta con los usuarios y otras partes interesadas.

Francia, en nombre de la UE, la CEAC y sus respectivos miembros (WP/55) analizó diversas maneras que permitirían considerar el impacto ambiental al evaluar el rendimiento de aeropuertos y ANSP. El rendimiento ambiental debería formar parte de los objetivos globales de rendimiento a nivel regional y nacional. En la nota se proponía que la OACI se ocupara de este asunto, en particular para elaborar posibles criterios sobre rendimiento ambiental para los ANSP, así como la vinculación entre el logro de los objetivos de rendimiento y los sistemas de imposición de derechos para los ANSP.

La **Comisión Europea y EUROCONTROL** (WP/52) describieron las medidas tomadas en Europa para implantar un sistema basado en el rendimiento que abarcara todos los servicios de navegación aérea de conformidad con las políticas de la OACI y, cuando fuere posible, más allá de las mismas. Se apoyaban las conclusiones de la Secretaría de la OACI en la nota WP/5 y se pedía a la OACI que considerara la posibilidad de establecer un diálogo regular con organizaciones regionales con miras a mejorar el rendimiento de los servicios de navegación aérea y asistir a los usuarios del espacio aéreo que tuviesen dificultades económicas.

La **OMT** (WP/22) consideró fundamental que se establezcan, vigilen y pongan al alcance del público parámetros sobre rendimiento en el contexto de la eficiencia, seguridad operacional, seguridad de la aviación y facilitación del sistema y los valores ambientales. Señalaba de manera particular a la atención el posible valor de registrar, vigilar y publicar los tiempos de despacho de los pasajeros en relación con los objetivos en los métodos recomendados del *Anexo 9 — Facilitación*, de la OACI.

El **ACI** (WP/28) afirmó que los requisitos de rendimiento para los aeropuertos no deberían ser los mismos que para los ANSP debido a la diferencia en sus entornos competitivos y comerciales. En la nota se llegaba a la conclusión de que deberían elaborarse indicadores de rendimiento pertinentes y apropiados (en lugar de objetivos) e incluirse a todos los proveedores de servicios en el aeropuerto. Para reflejar su opinión, se proporcionaba otra enmienda del texto del Doc 9082 propuesto por la Secretaría de la OACI (WP/5).

CANSO (WP/34) presentó una panorámica de la labor que CANSO y los ANSP afiliados han estado realizando en materia de medición y comparación del rendimiento. Un marco

global de medición del rendimiento ATM, que se está elaborando en consulta con clientes y otras partes interesadas, permitiría a cada ANSP mejorar su rendimiento y satisfacer las necesidades de los organismos de vigilancia de los servicios de navegación aérea.

La **ITF** (WP/24) destacó la necesidad de que los trabajadores participen en la elaboración del sistema de gestión del rendimiento. En la nota se proponía que se mencionara a los trabajadores en el texto del Doc 9082 propuesto en la nota WP/5.

La **Secretaría** (WP/18 — nota de información) proporcionó información relativa a la cuestión (véase el párrafo 1.1.1).

Malí (WP/41 — nota de información) proporcionó información relativa a la cuestión (véase el párrafo 1.1.1).

La **República de Corea** (WP/63 — nota de información) proporcionó información relativa a la cuestión (véase el párrafo 1.1.1).

La **Comisión Europea** (WP/56 — nota de información) proporcionó información relativa a la cuestión (véase el párrafo 3.4.1).

1.2.2 **Análisis**

1.2.2.1 La Conferencia examinó esta cuestión basándose en la nota WP/5, presentada por la Secretaría, junto con diversas otras notas en que se formulaban propuestas concretas relativas al rendimiento económico. Se reconoció de manera general la importancia y la ventaja de la gestión del rendimiento y la necesidad de que los Estados se aseguren del establecimiento de tales sistemas por parte de sus aeropuertos y ANSP. Se expresó amplio apoyo a la actualización de las políticas de la OACI para tener en cuenta la evolución más reciente, así como al proyecto de conclusiones presentado en la nota WP/5.

1.2.2.2 Al examinar la nota WP/55, en la que se proponía que se incluyera el rendimiento ambiental como parte de los objetivos globales de rendimiento y que la OACI iniciara la elaboración de orientación sobre políticas relativas a posibles criterios de rendimiento ambiental para los ANSP, se expresaron puntos de vista divergentes. Mientras algunos apoyaron la propuesta, muchos otros consideraron que sería prematuro que la OACI emprendiera dicha labor dado que las cuestiones ambientales se están examinando en otros foros de la OACI responsables de la aviación y el medio ambiente. Después de prolongado debate, la Conferencia convino en que este asunto debería remitirse al foro apropiado en la OACI para que lo examine. Además, tomó nota de que la CEAC había previsto realizar un estudio sobre el asunto con la intención de presentar sus resultados a la OACI en la cuarta reunión del Grupo sobre la aviación internacional y el cambio climático (GIACC) en junio de 2009.

1.2.2.3 La Conferencia examinó también la propuesta formulada en la nota WP/28 de que se elaboren indicadores apropiados de rendimiento para los KPA, pero que los objetivos no eran necesarios, y llegó a la conclusión de que no puede haber indicadores de rendimiento sin los correspondientes objetivos, por lo que no se necesita enmendar el texto del proyecto de conclusiones en la nota WP/5.

1.2.2.4 En lo que atañe a la propuesta formulada en la nota WP/24 para incluir “las condiciones de empleo del personal” como una KPA y también a “los sindicatos y las asociaciones profesionales” en el mecanismo de consulta, se expresó la opinión de que dichas añadiduras correrían el riesgo de contradecir o crear confusión con disposiciones actuales de los Anexos 6, 11 y 14 al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Convenio de Chicago). Numerosos participantes consideraron también que

la CEANS no constituía un foro apropiado para analizar tales asuntos. Por consiguiente, la Conferencia convino en mantener sin enmienda alguna el texto del proyecto de resoluciones en la nota WP/5.

1.2.2.5 Se formuló una propuesta de que la OACI considere la posibilidad de establecer un diálogo regular con las organizaciones regionales sobre el tema del rendimiento económico. Dado que dicho diálogo sería ventajoso para ambas partes, la Conferencia convino en recomendar que la OACI proceda de ese modo, cuando corresponda.

1.2.2.6 Por último, respecto a la propuesta en la nota WP/22 de incluir la facilitación como KPA adicional, la Conferencia convino en que esto podría estar comprendido en las disposiciones actuales del Anexo 16 — *Facilitación*, al Convenio de Chicago, así como las KPA recomendadas en la nota WP/5, por ejemplo en relación con la “calidad del servicio” y la “productividad”.

1.2.3 **Recomendación**

1.2.3.1 A partir del análisis de la documentación y el debate posterior sobre rendimiento económico y requisitos mínimos de presentación de informes en el marco de la cuestión 1.2 del orden del día, la Conferencia adoptó la siguiente recomendación:

RECOMENDACIÓN 2 — RENDIMIENTO ECONÓMICO Y REQUISITOS MÍNIMOS DE PRESENTACIÓN DE INFORMES

LA CONFERENCIA RECOMIENDA QUE:

- a) dado que la gestión del rendimiento es una importante herramienta de gestión para los proveedores de servicios, organismos de reglamentación y usuarios, los Estados se aseguren, como parte de sus responsabilidades en materia de vigilancia económica, de que sus proveedores de servicios elaboren e implanten sistemas apropiados de gestión del rendimiento;
 - b) los Estados se aseguren de que sus proveedores de servicios establezcan objetivos de rendimiento con la finalidad, como mínimo, de mejorar continuamente el rendimiento en cuatro KPA, a saber, seguridad operacional, calidad del servicio, productividad y rentabilidad, e informen como mínimo un indicador de rendimiento pertinente para cada KPA. Los Estados podrán escoger KPA adicionales según sus objetivos y sus circunstancias particulares;
 - c) la OACI enmiende el Doc 9082 para recomendar que los proveedores de servicios establezcan sistemas de gestión del rendimiento, y para incluir los principales elementos de un sistema de gestión del rendimiento con énfasis en la selección de KPA y sus correspondientes indicadores; y
 - d) la OACI establezca, cuando corresponda, un diálogo con las organizaciones regionales respecto al rendimiento económico con miras a mejorar el rendimiento del sistema de servicios de navegación aérea.
-

Cuestión 1 del orden del día:	Cuestiones relativas a la interacción entre los Estados, los proveedores y los usuarios
1.3:	Consulta con los usuarios

1.3.1 Documentación

La **Secretaría** (WP/6) procuró establecer directrices a las que deberían adherirse los aeropuertos y los ANSP para asegurar que se consulte debidamente con los usuarios sobre aspectos que podrían afectarles concretamente, a saber, los niveles y estructura de los derechos, desarrollo de capacidad e inversiones. Esto tiene como finalidad acrecentar la cooperación entre los proveedores de servicios y los usuarios. En la nota se llegaba a la conclusión de que, en los casos en que no se hubieran concertado ya arreglos de cooperación entre proveedores y usuarios, debería establecerse un procedimiento de consulta regular y permanente. Por consiguiente, se propuso una enmienda del texto del Doc 9082 para incorporar en nuevos párrafos el concepto de mecanismo de consulta permanente y regular y consolidar las dos secciones actuales en una sola, con aplicación tanto a los aeropuertos como a los servicios de navegación aérea.

Uganda (WP/70) debatió la cuestión de la consulta con los usuarios en relación con la necesidad de asegurar que el correspondiente mecanismo no paralice el suministro y desarrollo de aeropuertos y servicios de navegación aérea. También señaló que sería apropiado elaborar mecanismos para satisfacer las necesidades de los pasajeros – con particular énfasis en el turismo.

La **OMT** (WP/22) subrayó la necesidad de ampliar el concepto de usuarios de los aeropuertos para abarcar a los pasajeros, que deberían figurar en las partes apropiadas del mecanismo de consulta cuando fuere posible.

El **IAC** (WP/53) apoyó la nota WP/6 que permite establecer condiciones equilibradas y mutuamente aceptables para la colaboración entre proveedores de servicios y usuarios.

El **ACI** (WP/29) consideraba que el mecanismo permanente de consulta propuesto en la nota WP/6 pondría en peligro la autonomía del proveedor de servicios. En cambio, todo mecanismo de consulta debería ser flexible y basarse en propuestas concretas formuladas por los proveedores de servicios para los explotadores de aeronaves, tomando en cuenta principalmente los intereses actuales y futuros de los pasajeros y otros usuarios. El ACI sostuvo que las consultas son diferentes de las negociaciones en el sentido de que no exigen acuerdo entre las partes. Cuando no se llegue a un acuerdo, el proveedor de servicios debería seguir siendo libre de aplicar su decisión. Es fundamental que todo mecanismo de apelación se ajuste a la forma de vigilancia económica adoptada por el Estado en cuestión. En la nota se proponía enmendar el Doc 9082 para especificar las características y finalidad del mecanismo de consulta.

CANSO (WP/35) describió su modelo de relaciones con los clientes elaborado a partir de la labor realizada por su Grupo de trabajo sobre relaciones con los clientes (CRWG) y que se basa en varios principios fundamentales. En la Guía para la gestión de las relaciones con los clientes se describe este modelo, que sirve como orientación sobre la mejor práctica para el establecimiento de un mecanismo de consulta permanente, regular y mutuamente ventajoso.

IAOPA (WP/26) señaló que las consultas regulares y sobre asuntos de fondo entre los usuarios y los proveedores de servicios son sumamente útiles, pero que no se aplican siempre para asegurar el suministro apropiado de información y el intercambio de puntos de vista. En la nota se propuso otra enmienda del texto propuesto para el Doc 9082 en la nota WP/6 para reforzar un mecanismo de apelación en los casos en que no sea posible un acuerdo como resultado de las consultas y para ampliar los plazos para los cambios previstos en los sistemas, niveles de servicio o derechos.

La **IATA** (WP/47) informó acerca de la necesidad de reforzar las políticas de la OACI sobre consultas con los usuarios, señalando los resultados de un estudio de la IATA que indican que los usuarios siguen experimentando los efectos de una ausencia total de consulta y transparencia en numerosos Estados. Los Estados deberían asegurarse de que se exija la consulta con los usuarios mediante reglamentación económica, un mecanismo independiente de reglamentación o la legislación nacional. En la nota se recomendaba modificar el texto propuesto en la nota WP/6 para el Doc 9082.

Malí (WP/41 — nota de información) proporcionó información relativa a esta cuestión (véase el párrafo 1.1.1).

La **República de Corea** (WP/64 — nota de información) presentó su experiencia al modificar los derechos con éxito en el Aeropuerto internacional Incheon mediante la consulta con los usuarios.

1.3.2 Análisis

1.3.2.1 Recibió amplio reconocimiento la importancia de las consultas para establecer una relación armoniosa entre los proveedores y usuarios de servicios, basada en la confianza y un mutuo entendimiento de las necesidades de cada una de las partes. La Conferencia apoyó firmemente la orientación general de la nota WP/6, presentada por la Secretaría con la intención de reforzar las políticas de la OACI relativas a la consulta con los usuarios. Al examinar el proyecto de conclusiones y las enmiendas propuestas para las partes pertinentes del Doc 9082, la Conferencia debatió también algunas propuestas concretas encaminadas a perfeccionar o mejorar dichas enmiendas.

1.3.2.2 La propuesta de la Secretaría de establecer “un mecanismo de consulta permanente y regular” dio lugar a cierta inquietud, especialmente el uso de la palabra “permanente” y sus implicaciones al ponerse en práctica. La Secretaría explicó que el objetivo consistía en fortalecer el mecanismo de consulta estableciendo para ello algún tipo de mecanismo o procedimiento. Numerosos participantes consideraron que esto se lograría mejor utilizando la frase “mecanismo de consulta claramente definido y regular”, propuesta que la Conferencia aceptó. Se formularon propuestas también respecto a la necesidad de definir la frecuencia de las consultas “regulares” (por ejemplo, una vez al año). Considerando que las consultas pueden verse afectadas por una amplia gama de factores, la Conferencia juzgó que sería más eficaz tratar sobre directrices concretas para los cronogramas de consultas cuando la OACI elabore textos de orientación en los manuales pertinentes en lugar de debatirlas a nivel de políticas.

1.3.2.3 En lo que atañe a la categoría de usuarios con los que debería consultarse, se formularon algunas propuestas para ampliar las consultas a los pasajeros y otras partes, y otras para limitarlas a los explotadores de aeronaves. Si bien reconoció que deberían considerarse cabalmente los intereses de pasajeros y otros usuarios de servicios, la Conferencia juzgó que esto podría tratarse más eficazmente en el contexto de los objetivos de políticas públicas de vigilancia económica, por lo que decidió que debería mantenerse la palabra “usuarios” en el contexto de las consultas.

1.3.2.4 Se debatió ampliamente si el término “asegurar” o “alentar” reflejaría mejor la magnitud del interés de un Estado respecto a la consulta en el contexto de la vigilancia económica. Con objeto de apoyar los objetivos convenidos en materia de políticas y con la intención de mantener la coherencia con otras recomendaciones en el marco de esta cuestión del orden del día, la Conferencia convino en utilizar la palabra “asegurar” para las consultas pertinentes y las enmiendas propuestas del Doc 9082.

1.3.2.5 La Conferencia expresó su apoyo a las propuestas de proteger la confidencialidad de los datos estratégicos en el mercado y darle un carácter menos prescriptivo al texto propuesto del Doc 9082 respecto a los “documentos sobre decisiones”. La Conferencia tomó nota de que, al preparar el texto para revisar el Doc 9082, la Secretaría tomaría en cuenta otras propuestas que se habían formulado.

1.3.3 **Recomendación**

1.3.3.1 A partir del análisis de la documentación y el debate posterior sobre consultas con los usuarios en el marco de la cuestión 1.3 del orden del día, la Conferencia adoptó la siguiente recomendación:

RECOMENDACIÓN 3 — CONSULTA CON LOS USUARIOS

LA CONFERENCIA RECOMIENDA QUE:

- a) los Estados, en el cumplimiento de sus responsabilidades de vigilancia económica, se aseguren de que sus aeropuertos y entidades proveedoras de servicios de navegación aérea establezcan un procedimiento de consulta claramente definido y regular con sus usuarios allí donde no existan ya mecanismos de cooperación entre proveedores y usuarios;
- b) los Estados se aseguren de que, como parte del mecanismo de consulta, se solicite la opinión de los usuarios sobre el nivel y estructura de los derechos y sobre el desarrollo de la capacidad y las inversiones; que las opiniones expresadas por los usuarios durante las consultas se consideren, en la medida de lo posible, antes de alcanzar una decisión respecto a cualquier propuesta; que se proteja debidamente la confidencialidad de los datos estratégicos en el mercado; y que en los documentos que reflejen las decisiones se proporcione la debida justificación para dichas decisiones; y
- c) la OACI enmiende el Doc 9082 para incluir nuevos párrafos sobre la consulta con los usuarios donde se introduzca el concepto de un mecanismo claramente definido de consulta regular que abarque tanto a los aeropuertos como a los servicios de navegación aérea.

Cuestión 2 del orden del día:	Cuestiones específicas relacionadas con los aspectos económicos y de gestión de los aeropuertos
2.1:	Gobernanza, propiedad y control

2.1.1 Documentación

La **Secretaría** (WP/7) analizó las estructuras de propiedad y control de los aeropuertos, la selección de la estructura apropiada, los aspectos de seguridad operacional pertinentes en los aeropuertos y la importancia de una buena gobernanza corporativa. Si bien unas estructuras de propiedad y control diferentes pueden convenir en determinadas situaciones para aeropuertos diferentes, se reafirmaba en la nota que deberían establecerse entidades autónomas cuando esta medida redunde en beneficio de los aeropuertos y usuarios. Toda vez que una autoridad gubernamental controle un aeropuerto directamente, es necesario asegurarse de que exista una clara separación entre las funciones de reglamentación y las funciones de explotación. En el contexto de una buena gobernanza corporativa, que puede llevar a un mejor rendimiento, la citada nota recomendaba la aplicación de las mejores prácticas en ciertos sectores. Por todo ello, se propuso una enmienda para el texto del Doc 9082.

Italia (WP/57) describió su proceso de certificación de los proveedores de servicios de escala, y propuso que la OACI realice un estudio sobre el establecimiento de un sistema de certificación de reconocimiento recíproco a escala internacional con miras a garantizar la calidad y la seguridad operacional de los servicios de escala en el marco de una industria liberalizada y en régimen de competencia.

Arabia Saudita (WP/68) se refirió a la necesidad de que los Estados adopten medidas de carácter reglamentario para proteger el interés de los consumidores en los aeropuertos, y solicitó que la OACI considere la elaboración de un marco reglamentario mundial para la protección de los consumidores.

53 Estados africanos (WP/59) expresaron la necesidad de que la OACI ofrezca orientación para la gestión y explotación de aquellos aeropuertos que no son económicamente viables pero que son necesarios como parte de una red integrada de transporte aéreo a los fines socioeconómicos, de la seguridad operacional y la seguridad de la aviación. En la nota se solicitaba también a los Estados procurar medios objetivos y transparentes que permitan escoger de entre dichos aeropuertos para brindarles financiación, y fomentar una mejor utilización de la capacidad existente.

Los **miembros de la CLAC** (WP/39) destacaron que es preciso que todas las partes interactúen y describieron su labor en materia de concesiones de aeropuertos e infraestructura aeronáutica. En la nota se recomendaba que los Estados tomen en cuenta los factores enumerados en la Resolución A17-03 de la CLAC en sus procesos de concesión de aeropuertos.

La **OMT** (WP/22) destacó la necesidad de velar por una clara separación entre la función reglamentaria y la explotación y, a los fines de la eficiencia y la calidad, llamó a promover la autonomía y, en la medida de lo posible, la competencia entre aeropuertos, sin importar la jurisdicción donde se encuentren.

La **ITF** (WP/23) alentó a los Estados a integrar en sus estructuras de gobernanza el *Pacto mundial* de las Naciones Unidas y sus Principios en lo atinente a las mejores prácticas en sus aeropuertos para poder prestar servicios comerciales de mejor calidad. También les llamó a incorporar las mejores prácticas de buena gobernanza corporativa. Se propuso una enmienda del texto del Doc 9082 de modo de hacer referencia al *Pacto mundial* de las Naciones Unidas e incluir los derechos de los trabajadores y su tratamiento como una de las esferas donde deberían aplicarse las mejores prácticas.

La **Secretaría** (WP/18 — nota de información) aportó información relativa a esta cuestión (véase el párrafo 1.1.1).

La **Secretaría** (WP/19 — nota de información) sintetizó los resultados de una encuesta sobre la situación financiera de los aeropuertos y los ANSP en 2005, incluidas las repercusiones de los derechos en las operaciones de las líneas aéreas.

Malí (WP/42 — nota de información) presentó información sobre sus prácticas actuales y sus experiencias en materia de gobernanza, propiedad y control de aeropuertos; tasa de rentabilidad; asignación de costos y sistemas de fijación de derechos; derechos diferenciales; y recuperación de los costos vinculados con las medidas de seguridad de la aviación. La nota expresaba además el apoyo de Malí a las conclusiones, incluidas las enmiendas propuestas por la Secretaría de la OACI para el Doc 9082 (WP/7, WP/8, WP/9, WP/10 y WP/11).

2.1.2 **Análisis**

2.1.2.1 La Conferencia acogió en general el proyecto de conclusiones presentado en la nota WP/7, incluida la postura de que los explotadores de aeropuertos deben integrar las mejores prácticas en su gestión. Sin embargo, a efectos de una mayor claridad se consideró que las nociones sobre el establecimiento de entidades autónomas deberían mantenerse aparte del concepto de separación entre las funciones de reglamentación y explotación. Se reconoció que, al decidir el establecimiento de entidades autónomas, los Estados deberían tener en cuenta la viabilidad económica de los aeropuertos en cuestión y los intereses de los proveedores de servicios y de los usuarios. En lo atinente a la responsabilidad por el mantenimiento de la seguridad operacional, la Conferencia afirmó que los Estados tienen la obligación de cumplir los preceptos consagrados en el Convenio de Chicago y todos sus Anexos, por lo que no se observa la necesidad de incluir una referencia específica a un Anexo en particular. Sin perjuicio de ello, se acordó que la Secretaría incluya una referencia adecuada al *Anexo 14 — Aeródromos* sobre los procedimientos de certificación de aeropuertos cuando proceda a la revisión de los textos de orientación sobre aspectos económicos.

2.1.2.2 La Conferencia dio su apoyo a la propuesta formulada en la nota WP/59 de elaborar textos de orientación sobre políticas para asistir a los Estados en la gestión y explotación de aquellos aeropuertos que no son económicamente viables pero forman parte de una red integrada de transporte aéreo. Se acordó que la OACI elabore orientación sobre políticas para el mantenimiento y explotación de dichos aeropuertos.

2.1.2.3 Respecto a la propuesta de la nota WP/68 sobre el interés de los consumidores, la Secretaría informó a la Conferencia que la OACI vigila la evolución en este aspecto como parte de su programa de trabajo. Se indicó que sería prematuro en este momento que la OACI considerara la elaboración de un marco de reglamentación mundial para la protección de los consumidores. Hecha esta aclaración por parte de la Secretaría, no se formuló apoyo alguno para ninguna medida ulterior.

2.1.2.4 La Conferencia no apoyó la propuesta formulada en la nota WP/57 de que la OACI realice un estudio sobre el establecimiento de un proceso internacional de certificación de proveedores de servicios de escala. De igual manera, no recibió apoyo la sugerencia realizada en la nota WP/23 de incorporar en el Doc 9082 el *Pacto mundial* de las Naciones Unidas y sus principios en calidad de mejores prácticas.

2.1.2.5 La Conferencia tomó nota de la labor desarrollada por la CLAC (WP/39) sobre los factores que deben considerarse en los procesos de concesión de aeropuertos e infraestructura aeronáutica. Se acordó que la OACI considere los textos sobre procedimientos de concesión de aeropuertos elaborados por la CLAC al proceder a la revisión de sus textos de orientación existentes sobre aspectos económicos de los aeropuertos.

2.1.3 **Recomendación**

2.1.3.1 A partir del análisis de la documentación y el debate posterior sobre gobernanza, propiedad y control en el marco de la cuestión 2.1 del orden del día, la Conferencia adoptó la siguiente recomendación:

RECOMENDACIÓN 4 — GOBERNANZA, PROPIEDAD Y CONTROL DE AEROPUERTOS

LA CONFERENCIA RECOMIENDA QUE:

- a) si bien unas estructuras de propiedad y control diferentes podrían convenir para aeropuertos diferentes, los Estados consideren el establecimiento de entidades autónomas para explotar sus aeropuertos, teniendo en cuenta para ello la viabilidad económica del aeropuerto y los intereses de los proveedores de servicios y de los usuarios;
- b) toda vez que la explotación de uno o más aeropuertos constituya sólo una de múltiples funciones a cargo de una entidad gubernamental, los Estados consideren la conveniencia de establecer una clara separación entre la función de reglamentación y la función de explotación, con una precisa delimitación de sus responsabilidades y facultades respectivas;
- c) los Estados examinen la estructura de gobernanza de sus aeropuertos y aseguren la aplicación de las mejores prácticas de buena gobernanza corporativa respecto a sus objetivos y responsabilidades, los derechos y tratamiento de los accionistas, las responsabilidades del consejo, los poderes y rendición de cuentas de la administración, las relaciones con las partes interesadas y la divulgación de información;
- d) al establecer una entidad autónoma, los Estados se cercioren del cumplimiento de todas las obligaciones correspondientes al Estado en virtud del Convenio de Chicago, sus Anexos y los acuerdos de servicios aéreos en vigor, y la observancia de las políticas y prácticas de la OACI;
- e) la OACI enmiende el Doc 9082 a fin de destacar la importancia de la separación entre las funciones de reglamentación y explotación e introducir los elementos necesarios para asegurar una buena gobernanza mediante la aplicación de las mejores prácticas;

- f) la OACI considere la conveniencia de ampliar sus políticas y textos de orientación y políticas para abarcar la gestión y explotación de aquellos aeropuertos que no sean económicamente viables pero que, por ser parte de una red integrada de transporte aéreo, sean necesarios para el mantenimiento de la seguridad operacional y la seguridad de la aviación en el transporte aéreo internacional, y por consideraciones socioeconómicas; y
- g) la OACI, al revisar sus textos de orientación sobre comercialización de aeropuertos, tenga en cuenta la labor realizada por la CLAC sobre los procesos de concesión de aeropuertos.

Cuestión 2 del orden del día:	Cuestiones específicas relacionadas con los aspectos económicos y de gestión de los aeropuertos
2.2:	Base de costos para fijar derechos

Nota.— Esta cuestión se dividió para su examen en dos partes: 1) Reagrupamiento de bases de costos, y 2) Tasa de rentabilidad.

PARTE I — REAGRUPAMIENTO DE BASES DE COSTOS

2.2.1 Documentación

La **Secretaría** (WP/8) abordó la cuestión de la utilización de una base de costos única que abarque un conjunto de derechos. Esta flexibilidad adicional permitiría a los explotadores de aeropuertos modular los derechos derivados de una o unas pocas bases de costos. Sin embargo, al haberse planteado dudas respecto a si esas prácticas son acordes con los principios establecidos en el Doc 9082, en la nota se llegó a la conclusión de que, con las salvaguardias apropiadas, la relación de los derechos aeroportuarios con los costos podría aplicarse a un nivel diferente al actual. En ese contexto, se propusieron algunas enmiendas al Doc 9082.

Los **Estados Unidos** (WP/33) pusieron de relieve las posibles deficiencias en el enfoque para asignar costos y fijar derechos que fue presentado por la Secretaría de la OACI (WP/8). En la nota se proponía otro enfoque y la correspondiente enmienda al Doc 9082, mediante lo cual se alentaría la agregación de costos conexos en un menor número de categorías de costos y se lograría ser más consecuente con la orientación existente. Este enfoque proporciona la flexibilidad respecto a la fijación de derechos a la que se alude en la nota WP/8 y reduce a la vez las posibles ineficiencias relacionadas con un gran número de distintos elementos de tarificación.

53 Estados africanos (WP/60) reconocieron que los sistemas de imposición de derechos de los aeropuertos deberían ser lo suficientemente flexibles para que los explotadores de aeropuertos puedan atender las necesidades de todas las categorías de usuarios, con las salvaguardias que sean necesarias para evitar la discriminación y proteger la transparencia.

La **OMT** (WP/22) apoyó la transparencia y la no discriminación, con una asignación equitativa entre los diferentes tipos de pasajeros, así como entre pasajeros y carga.

El **ACI** (WP/30) expresó la opinión de que los aeropuertos requieren sistemas flexibles de imposición de derechos a fin de poder responder a la dinámica de la industria aeronáutica y a las necesidades de los usuarios de los aeropuertos. Al estrecharse la relación de los derechos con los costos se simplifica el sistema de imposición y se introduce un elemento comercial en la fijación de derechos. Podrían necesitarse salvaguardias apropiadas para evitar la discriminación y proteger la transparencia, pero no debería llegarse al extremo de exigir un acuerdo sobre los derechos entre proveedores y usuarios.

Malí (WP/42 — nota de información) aportó información relativa a esta cuestión (véase el párrafo 2.1.1).

2.2.2 **Análisis**

2.2.2.1 Se aceptó de manera general la intención de otorgar más flexibilidad a los explotadores de aeropuertos para fijar derechos aeroportuarios, por ejemplo reagrupando las bases de costos en ciertas circunstancias. No obstante, dado que se habían planteado dudas respecto a la relación con los costos y la transparencia, así como la posible discriminación que podría resultar de tales prácticas, la Conferencia convino en que dicha flexibilidad debería estar acompañada por salvaguardias apropiadas relativas a las consultas y, de ser posible, los acuerdos con los usuarios.

2.2.2.2 La Conferencia convino en no modificar el párrafo 23 del Doc 9082 e introducir un nuevo inciso iv) en el párrafo 22, como se propone en la nota WP/33, con la enmienda adoptada durante el debate.

2.2.3 **Recomendación**

2.2.3.1 A partir del análisis de la documentación y el debate posterior sobre el reagrupamiento de las bases de costos en el marco de la cuestión 2.2 del orden del día, la Conferencia adoptó la siguiente recomendación:

RECOMENDACIÓN 5 — REAGRUPAMIENTO DE BASES DE COSTOS

LA CONFERENCIA RECOMIENDA QUE:

- a) los Estados consideren la necesidad de otorgar mayor flexibilidad a los explotadores de aeropuertos respecto a la fijación de derechos, por ejemplo, reagrupando las bases de costos en ciertas circunstancias; y
- b) la OACI enmiende el párrafo 22 del Doc 9082 actualmente vigente (séptima edición) para otorgar más flexibilidad en la fijación de los derechos aeroportuarios mediante la incorporación del siguiente texto como nuevo inciso iv):
 - iv) *Si bien los aeropuertos deben registrar sus costos con un nivel de detalle suficiente para facilitar las consultas, la transparencia y la vigilancia económica, en determinadas circunstancias puede resultar conveniente reagrupar las bases de costos a los fines de la fijación de los derechos. Tal agregación habrá de seguir un criterio lógico y mantener la transparencia, y deberá acompañarse de las salvaguardias que pudieran corresponder para favorecer las consultas y, siempre que sea posible, los acuerdos con los usuarios, de modo de evitar que se discrimine entre los usuarios al fijar los derechos.*

PARTE II — TASA DE RENTABILIDAD

2.2.4 Documentación

La **Secretaría** (WP/9) presentó un posible método para determinar una tasa de rentabilidad “razonable” sobre el activo para los aeropuertos y los ANSP. Aunque en el Doc 9082 no se proporcionan detalles al respecto, los Estados deberían contar con una clara definición de tasa de rentabilidad razonable para sus proveedores de servicios, junto con una metodología para calcularla. El método del costo promedio ponderado del capital (CPPC) se emplea comúnmente para determinar una tasa de rentabilidad razonable en las empresas con uso intensivo de capital, tales como los aeropuertos y los ANSP. Debido a la complejidad y el carácter técnico de la cuestión, en la nota se llega a la conclusión de que la OACI debería elaborar orientación adicional sobre este tema.

El **ACI** (WP/31) consideró que los textos de orientación de la OACI para determinar una tasa de rentabilidad razonable no deberían tener carácter prescriptivo o concreto respecto a metodologías o pormenores técnicos. El CPPC es una metodología reconocida, pero sólo constituye un método posible entre tantos para establecer una tasa de rentabilidad. Debería incumbir a los Estados decidir la manera de determinar una tasa de rentabilidad razonable, caso por caso, de conformidad con los principios de la vigilancia económica. Al calcular dicha tasa, deben tenerse en cuenta los diversos y posiblemente significativos grados de riesgo a los que se exponen los aeropuertos.

La **IATA** (WP/49) consideró que existen grandes diferencias en las condiciones del mercado para cada proveedor de servicios. Sea cual fuere la metodología para calcular la tasa de rentabilidad, debería prestarse más atención a la relación entre el riesgo y la tasa de rentabilidad aceptable.

Malí (WP/42 — nota de información) proporcionó información relativa a este tema (véase el párrafo 2.1.1).

2.2.5 Análisis

2.2.5.1 La Conferencia convino en que su análisis del tema de la tasa de rentabilidad abarcaría tanto el aspecto de los aeropuertos como el de los servicios de navegación aérea, a pesar de que este último está incluido en la cuestión 3.2 del orden del día.

2.2.5.2 Se apoyó de manera general la intención y el valor de las propuestas presentadas en la nota WP/9 sobre la cuestión respecto a aeropuertos y ANSP por igual. El debate se centró en dos propuestas concretas: la primera, sobre la necesidad de enmendar el Doc 9082 para abordar la relación entre el riesgo al que se exponen los proveedores de servicios y la tasa de rentabilidad razonable (como se propone en la nota WP/49); y la segunda, sobre la necesidad de que la OACI emprenda una nueva labor para elaborar más amplia orientación.

2.2.5.3 Dado que no se expresó apoyo a la primera propuesta (WP/49), la Conferencia decidió que no se necesitaba enmendar la parte pertinente del Doc 9082 sobre el tema. Respecto a la segunda propuesta, si bien se señaló que había que evitar que la orientación de la OACI para los Estados tuviese carácter excesivamente prescriptivo, se coincidió de manera general en la utilidad de contar con nueva orientación de la OACI a los Estados para tratar este complejo asunto. La Conferencia convino asimismo en que dicha orientación debiera sobre todo apuntar a asistir a los Estados en la evaluación del elemento de riesgo y el valor del activo a los fines de la determinación de una tasa de rentabilidad razonable. Se

reconoció que existe una cantidad considerable de publicaciones sobre el tema, que debería consultarse en la labor que emprenderá la OACI.

2.2.6 **Recomendación**

2.2.6.1 A partir del análisis de la documentación y el debate posterior sobre la tasa de rentabilidad en el marco de las cuestiones 2.2 y 3.2 del orden del día, la Conferencia adoptó la siguiente recomendación:

RECOMENDACIÓN 6 — TASA DE RENTABILIDAD PARA AEROPUERTOS Y SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

LA CONFERENCIA RECOMIENDA QUE:

- a) los Estados, en cumplimiento de sus responsabilidades de vigilancia económica y cuando resulte necesario a la luz de las circunstancias nacionales, establezcan claramente la metodología a aplicar para definir una tasa razonable de rentabilidad sobre el activo de sus proveedores de servicios; y
 - b) la OACI elabore nuevos textos de orientación sobre posibles metodologías para evaluar el elemento de riesgo y el valor del activo a los fines de la determinación de la tasa razonable de rentabilidad.
-

Cuestión 2 del orden del día:	Cuestiones específicas relacionadas con los aspectos económicos y de gestión de los aeropuertos
2.3:	Asignación de costos y sistemas de imposición de derechos

2.3.1 Documentación

La **Secretaría** (WP/8) analizó la cuestión de la imposición de derechos a los usuarios por pasajero. Habiéndose planteado dudas de que esas prácticas no fueran acordes con los principios establecidos en el Doc 9082, en la nota se concluía que la opción de recuperar los costos relacionados con las aeronaves mediante derechos por pasajero debería considerarse con suma cautela por su impacto en la relación de los derechos con los costos, la transparencia y la protección del consumidor. En ese contexto se propusieron enmiendas al Doc 9082.

53 Estados africanos (WP/60) consideraron que debería concederse a los explotadores aeroportuarios más flexibilidad en la definición y aplicación de los derechos por servicios a los pasajeros a fin de favorecer el desarrollo de servicios de calidad para los pasajeros, según sea necesario en función de las condiciones locales. En la nota se destacaba la necesidad de contar con resguardos adecuados para la protección de los usuarios contra la discriminación y para lograr mayor transparencia, y se proponía enmendar el Doc 9082 para reflejar este punto de vista.

La **OMT** (WP/22) apoyó la propuesta de la Secretaría de la OACI (WP/8) de enmendar el Doc 9082 en lo atinente a los derechos por servicios a los pasajeros.

El **ACI** (WP/30) destacó que los derechos por servicios a los pasajeros solventan los costos de tramitación de los pasajeros en el aeropuerto, y que debería otorgarse máxima flexibilidad en su definición y aplicación para promover los enfoques comerciales en las relaciones entre proveedores y usuarios. En la nota se proponía la enmienda del Doc 9082 para ampliar el alcance de los derechos por servicios a los pasajeros, apartándose de un estricto enfoque de parte aeronáutica/parte pública para aplicar un enfoque más funcional basado en la tramitación.

Malí (WP/42 — nota de información), aportó información vinculada con esta cuestión (véase el párrafo 2.1.1).

2.3.2 Análisis

2.3.2.1 La Conferencia examinó esta cuestión sobre la base de la nota WP/8 presentada por la Secretaría y otras notas donde se formulaban propuestas específicas sobre los derechos por servicios a los pasajeros.

2.3.2.2 Vistas las conclusiones alcanzadas en el debate de la cuestión 2.2 del orden del día (véase el párrafo 2.2.3.1), la Conferencia no dio su apoyo a las conclusiones presentadas en la nota WP/8 de la Secretaría sobre los derechos por pasajero y la descripción de los costos aeroportuarios que deberían incluirse en la determinación de los derechos por servicios a los pasajeros. Por igual motivo, la Conferencia no apoyó el texto propuesto en la nota WP/8 para enmendar el Doc 9082.

Cuestión 2 del orden del día:	Cuestiones específicas relacionadas con los aspectos económicos y de gestión de los aeropuertos
2.4:	Aspectos de no discriminación

Nota.— Esta cuestión se dividió para su examen en dos partes: 1) Derechos diferenciales, y 2) Acceso a la infraestructura de los aeropuertos.

PARTE I — DERECHOS DIFERENCIALES

2.4.1 Documentación

La **Secretaría** (WP/10) examinó los efectos positivos y negativos de los derechos diferenciales y la forma de proteger a los usuarios de los efectos negativos. Si bien los derechos diferenciales podrían aumentar los beneficios económicos, tales como el uso eficiente de los recursos, también podrían en esencia distorsionar la competencia tanto entre aeropuertos como entre usuarios, con un efecto neto general variable según una serie de factores. En la nota se concluyó que los Estados deberían evaluar esos efectos caso por caso y asegurar que los derechos diferenciales cumplan con los principios de no discriminación ni subsidios cruzados, de transparencia y de duración limitada. A efectos de reflejar estos principios claramente, se propuso una enmienda del texto pertinente del Doc 9082.

La **OMT** (WP/22) manifestó preocupación por la propuesta de la Secretaría de la OACI (WP/10) respecto a la enmienda del Doc 9082 que agregaría el requisito de duración limitada para las ayudas iniciales. Debería trazarse una clara distinción entre usuarios y rutas, en particular en lo referente a los derechos preferenciales específicamente vinculados con los servicios aéreos esenciales y muy especialmente para los países menos adelantados (lo que se denomina las Rutas esenciales para el servicio aéreo y el desarrollo turístico). Esta distinción podría incorporarse en el Doc 9082 con el agregado de un texto adicional apropiado.

Malí (WP/42 — nota de información) aportó información relativa a esta cuestión (véase el párrafo 2.1.1).

2.4.2 Análisis

2.4.2.1 Al examinar el proyecto de conclusiones y la propuesta de enmienda de las partes correspondientes del Doc 9082 que figuran en la nota WP/10, hubo acuerdo general a favor de que las políticas de la OACI se limiten a describir los principios generales para la protección de los usuarios contra los posibles efectos negativos de los derechos diferenciales. Entre tales principios conforme se describen en la nota WP/10, a saber, no discriminación, transparencia, prohibición de los subsidios cruzados, y duración limitada, la Conferencia apoyó los dos primeros principios, en tanto que se manifestaron posturas divergentes respecto a los dos últimos.

2.4.2.2 Respecto al principio de prohibición de los subsidios cruzados, se manifestó gran preocupación de que no fuera compatible con el principio de los esquemas de tarificación “modulados”, tales como los cuadros de precios que establecen diferencias según la mayor o menor afluencia de tráfico o la congestión. La Secretaría explicó que el alcance de los derechos diferenciales que se tratan en la

nota WP/10 se limita a los derechos preferenciales, los descuentos por lanzamiento, los descuentos por volumen, etc. sin alcanzar el concepto de los derechos modulados. En vista de que el Doc 9082 ya refleja el principio de la prohibición de los subsidios cruzados, se elaboró una conclusión conciliatoria, que fue aceptada por la Conferencia, en la que se destaca el hecho de que los esquemas de tarificación modulados no se verían afectados. Por consiguiente, se incorporará la frase “sin perjuicio de todo esquema de tarificación modulado” en el texto correspondiente del Doc 9082.

2.4.2.3 Se presentó una moción para eliminar el principio de la duración limitada del proyecto de conclusiones. Sin embargo, la Conferencia consideró que, de no imponerse un límite a la duración de las ayudas iniciales, se correría el riesgo de que la ayuda degenera en subsidios y en un desequilibrio de la competencia en el mercado. A efectos de aclarar el propósito, se formularon diversas sugerencias respecto a la frase “atraer o retener servicios aéreos nuevos”, y también respecto a la determinación de la duración de las ayudas iniciales. Con todo, en razón de las repercusiones de las distintas propuestas de modificación formuladas, la Conferencia acordó mantener en su versión original el texto sobre la duración limitada.

2.4.2.4 La Conferencia solicitó a la Secretaría que elabore definiciones para los términos derechos diferenciales y derechos modulados.

2.4.3 **Recomendación**

2.4.3.1 A partir del análisis de la documentación y el debate posterior sobre los derechos diferenciales en el marco de la cuestión 2.4 del orden del día, la Conferencia adoptó la siguiente recomendación:

RECOMENDACIÓN 7 — DERECHOS DIFERENCIALES

LA CONFERENCIA RECOMIENDA QUE:

- a) los Estados, en cumplimiento de sus responsabilidades de vigilancia económica, evalúen cuando sea necesario los efectos positivos y negativos relacionados con las distintas fórmulas de derechos diferenciales que apliquen los aeropuertos, caso por caso y según las circunstancias nacionales;
- b) los Estados aseguren que los derechos diferenciales no sean discriminatorios; que sean transparentes en su determinación, objetivos y criterios; que, sin perjuicio de todo esquema de tarificación modulado, los costos relacionados con los derechos diferenciales no se asignen, ya sea directa o indirectamente, a otros usuarios que no se beneficien de ellos; y que, si su objetivo es atraer o retener servicios aéreos nuevos, sólo se ofrezcan por un tiempo limitado; y
- c) la OACI enmiende el Doc 9082 para reflejar los principios de transparencia y duración limitada de las ayudas iniciales en la aplicación de los derechos diferenciales.

PARTE II — ACCESO A LA INFRAESTRUCTURA DE LOS AEROPUERTOS

2.4.4 Documentación

La **Secretaría** (WP/21) examinó dos cuestiones vinculadas con el acceso a la infraestructura de los aeropuertos, a saber, la asignación de turnos y el acceso de la aviación internacional general y de negocios a los aeropuertos. En relación con la asignación de turnos, en dicha nota la Secretaría recordaba que los resultados de un estudio de la Secretaría y de la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/5, 2003) ya han proporcionado un amplio marco para políticas y orientaciones prácticas destinadas a los Estados. Con respecto al acceso de la aviación general y de negocios a los aeropuertos, en otro estudio de la Secretaría se hicieron recomendaciones con miras a salvaguardar los intereses de esta categoría de usuarios y asegurar su acceso a los aeropuertos. Con el objeto de poner en práctica las recomendaciones del segundo estudio a escala mundial, en la nota se propuso una enmienda del Doc 9082.

53 Estados africanos (WP/61) puntualizaron que es preciso velar por la equidad y la reciprocidad de los derechos de acceso al mercado que se otorgan a los transportistas aéreos que explotan servicios en virtud de acuerdos de servicios aéreos. En la nota se destacaba asimismo que es preciso otorgar un acceso equitativo a los turnos para los transportistas aéreos de los países en desarrollo que explotan servicios con destino a aeropuertos ubicados en países desarrollados, instando a los Estados a respetar la decisión adoptada en ATConf/5, donde se brindan los lineamientos de políticas y orientación práctica al efecto. Además, instaron a la OACI a evaluar la pertinencia de mantener las prohibiciones de vuelo durante horario nocturno en algunos aeropuertos internacionales.

2.4.5 Análisis

2.4.5.1 Reconociendo las características distintivas de la aviación internacional general y de negocios, la Conferencia respaldó la propuesta de la Secretaría de dar más énfasis en el Doc 9082 a la importancia de la aviación general internacional, incluida la aviación de negocios, en lo relativo al acceso a la infraestructura aeroportuaria. Si bien se acordó resaltar la aviación de negocios en el texto correspondiente del Doc 9082, la Conferencia no aceptó la propuesta de la Secretaría de incorporar la frase “asignado adecuadamente” en referencia al costo de las instalaciones y servicios necesarios y utilizados por la aviación general y de negocios. Puesto que los aeropuertos aplican derechos por servicios brindados, la Conferencia consideró que el texto propuesto resultaba confuso y restrictivo. Por su parte, la Conferencia adoptó las conclusiones formuladas en la nota WP/21, así como ciertas modificaciones de redacción con fines de mayor claridad.

2.4.5.2 Respecto a la nota WP/61 y la preocupación manifestada en lo relativo a la asignación de turnos y las prohibiciones de vuelos nocturnos, la Conferencia destacó que, si bien estas cuestiones ya han sido tratadas en ATConf/5 en 2003, existe suficiente consenso para someterlas a la consideración del Consejo.

2.4.6 Recomendación

2.4.6.1 A partir del análisis de la documentación y el debate posterior sobre el acceso a la infraestructura de los aeropuertos en el marco de la cuestión 2.4 del orden del día, la Conferencia adoptó la siguiente recomendación:

**RECOMENDACIÓN 8 — ACCESO A LA INFRAESTRUCTURA
DE LOS AEROPUERTOS**

LA CONFERENCIA RECOMIENDA QUE:

- a) los Estados den la debida consideración a los resultados de los estudios de la OACI y sus correspondientes orientaciones sobre asignación de turnos y sobre el acceso de la aviación internacional general y de negocios a los aeropuertos, cuando lo juzguen pertinente y de modo flexible;
- b) la OACI enmiende el Doc 9082 para poner más énfasis en la importancia de la aviación general internacional mediante la incorporación de una referencia específica a la aviación de negocios; y
- c) el Consejo de la OACI tome las medidas correspondientes en lo relativo a la asignación de turnos y las prohibiciones de vuelo nocturno.

— — — — —

Cuestión 2 del orden del día:	Cuestiones específicas relacionadas con los aspectos económicos y de gestión de los aeropuertos
2.5:	Financiamiento y recuperación de los costos de las medidas de seguridad

2.5.1 Documentación

La **Secretaría** (WP/11) examinó el texto actual del Doc 9082 referido a los aspectos de recuperación de los costos de las medidas de seguridad en los aeropuertos, que se había actualizado basándose en los resultados de la Conferencia ministerial de alto nivel sobre seguridad de la aviación celebrada en 2002, y analizó la necesidad de armonizar la aplicación de las políticas entre los Estados y las regiones. Dado que ningún nuevo acontecimiento ha tenido lugar que justifique la revisión o actualización de las políticas vigentes sobre derechos en concepto de seguridad, salvo la inspección a gran escala de la carga aérea, en la nota se recomendaba que la OACI vigilara la evolución en la materia para determinar cuando fuera necesario actualizar las políticas vigentes sobre asignación y recuperación de costos.

La **OMT** (WP/22) coincidió en que los derechos aplicados o la transferencia de los costos relativos a las medidas de seguridad deberían estar directamente relacionados con los costos que supone proporcionar los servicios de seguridad en cuestión y tendrían que servir para recuperar tan sólo los costos correspondientes. No debería corresponder ni a la aviación civil ni al sector del turismo cubrir los costos en que se incurra en relación con las funciones más generales de seguridad que los Estados lleven a cabo.

La **IATA** (WP/48) estuvo de acuerdo con las conclusiones a las que había llegado la Secretaría de la OACI (WP/11) y señaló las cuestiones relacionadas con la responsabilidad inherente de los Estados de asumir los gastos de las medidas encaminadas a proteger a la sociedad en general, la distribución de costos entre las entidades públicas y privadas, así como la transparencia y la relación de los derechos en concepto de medidas de seguridad con los costos. En la nota se proponía enmendar el párrafo 29 del Doc 9082 añadiendo algunos principios que podrían facilitar la implantación de la recuperación de los costos de las medidas de seguridad en los aeropuertos, así como la creación de un grupo de trabajo integrado por representantes del gobierno y la industria para elaborar los principios y las bases para crear órganos nacionales de supervisión de los gastos de seguridad de la aviación.

Malí (WP/42 — nota de información) proporcionó información relativa a esta cuestión (véase el párrafo 2.1.1).

2.5.2 Análisis

2.5.2.1 La Conferencia consideró que, por el momento, no era necesario que la OACI siguiera de cerca la evolución en materia de inspección a gran escala de la carga aérea. No se apoyó la propuesta formulada en la nota WP/48 de crear un órgano independiente de supervisión para vigilar la distribución de los costos de las medidas de seguridad en los aeropuertos entre entidades públicas y privadas.

2.5.3 Recomendación

2.5.3.1 A partir del análisis de la documentación y el debate posterior sobre la recuperación de los costos de las medidas de seguridad en los aeropuertos en el marco de la cuestión 2.5 del orden del día, la Conferencia adoptó la siguiente recomendación:

**RECOMENDACIÓN 9 — RECUPERACIÓN DE LOS COSTOS
DE LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD
EN LOS AEROPUERTOS**

LA CONFERENCIA RECOMIENDA QUE:

reconociendo que las actuales políticas de la OACI relativas a la recuperación de los costos de las medidas de seguridad en los aeropuertos siguen siendo adecuadas, los Estados se aseguren de su aplicación para favorecer su armonización a escala mundial.

— — — — —

Cuestión 3 del orden del día:	Cuestiones específicas relacionadas con los aspectos económicos y de gestión de los servicios de navegación aérea
3.1:	Gobernanza, propiedad y control

3.1.1 Documentación

La **Secretaría** (WP/12) examinó experiencias recientes de comercialización de ANSP y las cuestiones emergentes relacionadas con su gobernanza, propiedad y control. Dichas experiencias indican que puede existir un nexo causal entre el rendimiento logrado y la gobernanza corporativa. Por consiguiente, en la nota se elaboró un conjunto de las mejores prácticas para una buena gobernanza de los ANSP comercializados. Para los casos en que un Estado explota servicios de navegación aérea en forma directa, la nota subraya la necesidad de asegurarse de que las funciones de reglamentación y las funciones operacionales no sean desempeñadas por una misma autoridad. A fin de dar efecto a estas conclusiones, se propuso una enmienda del texto contenido en el Doc 9082.

CANSO (WP/36) consideró que el buen desempeño de los proveedores de servicios de navegación aérea es resultado de una buena gobernanza, la que a su vez deriva de la buena formulación de las políticas del gobierno. En la nota se instaba a los Estados a no depender excesivamente de los mecanismos de reglamentación y a considerar en su lugar los diversos elementos de la buena gobernanza que mejoran el desempeño en la provisión de servicios, a saber: definir la misión y los objetivos de los ANSP; dictar legislación y reglamentación habilitantes; establecer una estructura de gobernanza de los ANSP; contar con una gestión independiente y con facultades para actuar; promover la relación con el cliente; las relaciones con otras partes interesadas y el diálogo social; la medición del desempeño; y la vigilancia económica.

CANSO (WP/37) reconoció que la separación entre la prestación de servicios de navegación aérea y la función de supervisión de la reglamentación concuerda con los principios de buena gobernanza y mejora la actuación de la gestión del tránsito aéreo. En la nota se llamaba a los Estados a adoptar medidas adecuadas para la implantación de los actuales textos de orientación de la OACI que promueven la autonomía para los ANSP y su separación de la función de supervisión de la reglamentación.

La **Secretaría** (WP/18 — nota de información) aportó información relacionada con esta cuestión (véase el párrafo 1.1.1).

La **Secretaría** (WP/19 — nota de información) aportó información relacionada con esta cuestión (véase el párrafo 2.1.1).

Malí (WP/43 — nota de información) presentó información sobre sus prácticas actuales y sus experiencias en relación con la gobernanza, la propiedad y el control de los servicios de navegación aérea; la función del peso de las aeronaves en las fórmulas de cálculo de derechos; los incentivos; y los aspectos económicos y de organización relativos a la implantación del concepto operacional de ATM mundial. En la nota también se manifestó apoyo por las enmiendas al Doc 9082 propuestas por la Secretaría de la OACI (WP/12, WP/15 y WP/16), así como por un estudio relativo a la aplicación del peso de las aeronaves (WP/14).

3.1.2 **Análisis**

3.1.2.1 El análisis giró fundamentalmente sobre dos aspectos de la nota WP/12, la separación entre la función de reglamentación y la función operacional en los ANSP cuya explotación está a cargo del gobierno, y el uso de las mejores prácticas de la buena gobernanza corporativa por parte de los ANSP. Se llegó a un consenso general sobre la importancia de una clara separación funcional entre la autoridad de reglamentación y el proveedor de servicios, donde sus respectivas responsabilidades y facultades estén definidas con precisión. La Conferencia expresó que el texto debería ser más flexible de forma de dar cabida a la situación imperante en cada Estado y región. En consecuencia, se acordó enmendar el proyecto de conclusión incluido en la nota WP/12 para reflejar mejor esta noción.

3.1.2.2 Se manifestó apoyo para la aplicación de las mejores prácticas de la buena gobernanza corporativa como forma de mejorar el desempeño de los ANSP. Respecto a las mejores prácticas comerciales en general, la Conferencia consideró que el valor de aplicarlas puede variar, puesto que en muchos casos los servicios de navegación aérea son prestados por los Estados en calidad de servicio público. Por ello, se sugirió que la Secretaría modificara el texto propuesto para el párrafo 17 del Doc 9082 de forma de reflejar mejor las realidades comerciales al aplicar las mejores prácticas. Se pidió también a la Secretaría que, al redactar el texto, se asegure de relacionarlo con las conclusiones de la nota WP/7.

3.1.3 **Recomendación**

3.1.3.1 A partir del análisis de la documentación y el debate posterior sobre gobernanza, propiedad y control en el marco de la cuestión 3.1 del orden del día, la Conferencia adoptó la siguiente recomendación:

**RECOMENDACIÓN 10 — GOBERNANZA, PROPIEDAD Y CONTROL
DE LOS PROVEEDORES DE SERVICIOS
DE NAVEGACIÓN AÉREA**

LA CONFERENCIA RECOMIENDA QUE:

- a) toda vez que los Estados opten por prescindir de un proveedor autónomo de servicios de navegación aérea, consideren la conveniencia de establecer una clara separación funcional entre la actividad de reglamentación y la explotación, definiéndose con precisión sus respectivas responsabilidades y facultades;
- b) los Estados examinen la estructura de gobernanza de sus ANSP y se aseguren de la aplicación de las mejores prácticas de buena gobernanza corporativa respecto a sus objetivos y responsabilidades, los derechos y tratamiento de los accionistas, las responsabilidades del consejo, los poderes y rendición de cuentas de la administración, las relaciones con las partes interesadas y la divulgación de información; y
- c) la OACI enmiende el Doc 9082 a fin de subrayar la importancia de la separación entre las funciones de reglamentación y de explotación e introducir los elementos necesarios para asegurar una buena gobernanza mediante la aplicación de las mejores prácticas.

Cuestión 3 del orden del día: **Cuestiones específicas relacionadas con los aspectos económicos y de gestión de los servicios de navegación aérea**
3.2: **Base de costos para fijar derechos**

3.2.1 Documentación

Secretaría (WP/9), véase el párrafo 2.2.4.

ACI (WP/31), véase el párrafo 2.2.4.

IATA (WP/49), véase el párrafo 2.2.4.

Malí (WP/42 — nota de información), véase el párrafo 2.1.1.

3.2.2 Análisis

3.2.2.1 La Conferencia analizó la tasa de rentabilidad para los servicios de navegación aérea en el marco de la cuestión 2.2 del orden del día (véase el párrafo 2.2.5).

3.2.3 Recomendación

3.2.3.1 Véase la RECOMENDACIÓN 6 — TASA DE RENTABILIDAD PARA AEROPUERTOS Y SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA (párrafo 2.2.6.1).

Cuestión 3 del orden del día:	Cuestiones específicas relacionadas con los aspectos económicos y de gestión de los servicios de navegación aérea
3.3:	Asignación de costos y sistemas de imposición de derechos

Nota.— Esta cuestión se dividió para su examen en tres partes: 1) Categorización de los servicios con fines de asignación de costos e imposición de derechos; 2) Función del peso de la aeronave en la fórmula de cálculo de los derechos; y 3) Incentivos que podrían aplicarse a proveedores y usuarios.

PARTE I — CATEGORIZACIÓN DE LOS SERVICIOS CON FINES DE ASIGNACIÓN DE COSTOS E IMPOSICIÓN DE DERECHOS

3.3.1 Documentación

La **Secretaría** (WP/13) examinó la categorización de los servicios de navegación aérea con fines de asignación de costos y sus repercusiones en el sistema de imposición de derechos. Los ANSP pueden optar por asignar sus costos siguiendo la categorización tradicional de los servicios (esto es, servicios de control de aeródromos, control de aproximación y control de área) o una categorización alternativa de los servicios en función de los sectores del espacio aéreo y la fase del vuelo. La adopción de la categorización alternativa podría aumentar la transparencia y la relación entre los costos y los derechos a los fines de la asignación de costos, y permitiría a los ANSP diversificar los derechos que aplican según cada categoría de servicios (por ejemplo, derechos por zona). En la nota se concluyó que el uso de la categorización alternativa y los correspondientes derechos por zona puede llevar a una utilización más eficiente de los recursos, particularmente en los espacios aéreos congestionados o complejos. Se sugirió también que la OACI elabore orientación adicional sobre el tema.

Los **miembros de la CLAC** (WP/40) describieron las metodologías elaboradas para estimar el costo de los servicios de aeropuertos y de navegación aérea en la región, e indicaron que la categorización de servicios en función de los sectores del espacio aéreo y la fase del vuelo dependerá de las características del espacio aéreo de que se trate, debiendo contarse con una definición adecuada de cada categoría de servicio y tenerse en cuenta los costos estimados de forma transparente y justa.

La **Comisión Europea** (WP/56 — nota de información) aportó información relativa a esta cuestión (véase el párrafo 3.4.1).

3.3.2 Análisis

3.3.2.1 Se expresó preocupación de que la aplicación de nuevas categorías de servicios a los fines de la imposición de derechos pudiera tener un efecto distorsivo en la competencia, además de generar una sobrecarga de trabajo administrativo para proveedores y usuarios por igual, la multiplicación de los derechos y el aumento de su valor, e inducir a una selección ineficiente de las rutas que podría tener consecuencias indeseables, particularmente en lo atinente al impacto ambiental.

3.3.2.2 Diversos Estados dijeron considerar que la orientación actual que figura en los párrafos 6.47 al 6.52 del *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* (Doc 9161) de la OACI es suficiente y no es preciso ampliarla en este momento. Otros arguyeron que las

categorías alternativas de servicio no son de uso obligatorio pero podrían abrir la puerta a nuevas oportunidades, y señalaron que lo que se buscaba era ampliar los textos de orientación para hacer frente a la evolución en materia de imposición de derechos, reconociendo a la vez las ventajas y desventajas de su implantación futura.

3.3.2.3 La Secretaría aclaró que la categorización alternativa de servicios se elaboró fundamentalmente a los fines de la asignación de costos e imposición de derechos, pero también para mejorar la eficiencia del sistema de navegación aérea.

3.3.2.4 La Conferencia respaldó las conclusiones presentadas en la nota WP/13, dejando aclarado que se requiere orientación adicional para examinar todos los aspectos de la categorización alternativa de servicios, incluidos sus posibles efectos negativos y positivos sobre los proveedores y los usuarios, puesto que el contar con información suficiente sobre el tema permitiría a los Estados elegir correctamente.

3.3.3 **Recomendación**

3.3.3.1 A partir del análisis de la documentación y el debate posterior sobre la categorización de los servicios con fines de asignación de costos e imposición de derechos en el marco de la cuestión 3.3 del orden del día, la Conferencia adoptó la siguiente recomendación:

RECOMENDACIÓN 11 — CATEGORIZACIÓN DE LOS SERVICIOS CON FINES DE ASIGNACIÓN DE COSTOS E IMPOSICIÓN DE DERECHOS

LA CONFERENCIA RECOMIENDA QUE:

- a) los Estados consideren la posibilidad de adoptar la categorización alternativa de los servicios y los correspondientes derechos por zona según sus circunstancias particulares, por ejemplo, en espacios aéreos congestionados o complejos, a fin de contar con un sistema de tarificación que responda más fielmente a los costos y hacer un uso más eficiente de los recursos; y
- b) la OACI amplíe los textos de orientación sobre asignación de costos entre sectores del espacio aéreo o fases del vuelo, y elabore nuevos textos de orientación sobre derechos por zona.

PARTE II — FUNCIÓN DEL PESO DE LA AERONAVE EN LAS FÓRMULAS DE CÁLCULO DE LOS DERECHOS

3.3.4 **Documentación**

La **Secretaría** (WP/14) analizó la fundamentación que sustenta la práctica de incluir el peso de la aeronave en las fórmulas de cálculo de los derechos por servicios de navegación aérea y examinó la pertinencia del texto actual del Doc 9082. Puesto que las opiniones con respecto a la función del peso de la aeronave en las fórmulas de cálculo de los derechos varían entre los diversos Estados, en la nota se pidió a la Conferencia que considerara alcanzar una posición común sobre esta contenciosa cuestión.

53 Estados africanos (WP/62) pidieron a la OACI que realice un estudio sobre la pertinencia de la práctica de los ANSP en todo el mundo de aplicar el peso de la aeronave, de forma de poder encontrar y definir la mejor práctica que asegure una

prestación sostenible de servicios de navegación aérea adecuados sin importar las diferencias que pudieran existir en la composición del tráfico aéreo.

Los **miembros de la CLAC** (WP/40) señalaron que, siempre que las distancias recorridas o los tipos de aeronave sean homogéneos, las fórmulas de cálculo de los derechos por servicios de navegación aérea pueden excluir los elementos de distancia recorrida, peso de la aeronave, o ambos, según las circunstancias.

El **IBAC** (WP/25) sostuvo que no debería introducirse modificación alguna en los textos de orientación sobre las fórmulas de cálculo de los derechos por servicios en ruta que figuran en el Doc 9082 que tenga por efecto eliminar el peso de la aeronave como factor de cálculo sin contar con suficientes datos de respaldo y análisis o modelos financieros que permitan determinar la repercusión de las distintas fórmulas de cálculo.

Malí (WP/43 — nota de información) aportó información relativa a esta cuestión (véase el párrafo 3.1.1).

3.3.5 **Análisis**

3.3.5.1 La Conferencia debatió la forma de alcanzar un consenso sobre la función del peso de la aeronave a los fines del cálculo de los derechos por servicios de navegación aérea, en particular respecto a la redacción actual de los párrafos 44, 45 y 46 del Doc 9082 relativos al peso de la aeronave.

3.3.5.2 Esta cuestión se debatió intensamente. Algunos de los presentes opinaron que la orientación actual, que se basa no sólo en la correspondencia con los costos sino también en la capacidad productiva de las aeronaves y el valor de los servicios, refleja la capacidad de pago de los usuarios, en tanto que la aviación de negocios que utiliza aviones de reacción tiene la capacidad financiera para pagar tanto como los transportistas aéreos que utilizan aeronaves de mayor porte. Visto desde este ángulo, las políticas de la OACI deberían ser más flexibles respecto al uso del peso de la aeronave en el cálculo de los derechos por servicios de navegación aérea. Otros consideraron que no hay necesidad de modificar las políticas actuales, ya que éstas garantizan la equidad del sistema de tarificación y al eliminar el peso como factor en el cálculo se eliminaría también este aspecto de equidad. Por ello, manifestaron que la redacción actual de los párrafos 44, 45 y 46 del Doc 9082 ya otorga suficiente flexibilidad respecto al elemento del peso a los fines del cálculo de los derechos y que no se precisa enmienda alguna.

3.3.5.3 Se apoyó ampliamente la propuesta de armonización del texto actual de los párrafos 44, 45 y 46 del Doc 9082, en particular, el remplazo de la palabra “*deberían*” por “*podrían*” en el párrafo 45. La Conferencia observó que dicho cambio dotaría al texto de mayor flexibilidad respecto a la función del peso de la aeronave en la determinación de los derechos por servicios de navegación aérea. Si bien la Conferencia no respaldó la propuesta de que la OACI emprenda un estudio sobre la función del peso de la aeronave como factor en el cálculo de los derechos por servicios de navegación aérea, hizo constar que, previo a toda modificación de la fórmula de cálculo de los derechos por servicios de navegación aérea, debería consultarse a los usuarios y los Estados deberían analizar el impacto que dichas modificaciones podrían tener en los usuarios y proveedores de servicios.

3.3.6 **Recomendación**

3.3.6.1 A partir del análisis de la documentación y el debate posterior sobre la función del peso de la aeronave en la fórmula de cálculo de los derechos en el marco de la cuestión 3.3 del orden del día, la Conferencia adoptó la siguiente recomendación:

RECOMENDACIÓN 12 — FUNCIÓN DEL PESO DE LA AERONAVE EN LA FÓRMULA DE CÁLCULO DE LOS DERECHOS

LA CONFERENCIA RECOMIENDA QUE:

- a) la OACI enmiende el párrafo 45 del Doc 9082 actualmente vigente (séptima edición), reemplazando el término “*deberían*” por “*podrían*” para otorgar mayor flexibilidad respecto a la función del peso de la aeronave en el cálculo de los derechos por servicios de navegación aérea; y
- b) la OACI revise sus textos de orientación sobre el peso de las aeronaves en las fórmulas de cálculo de los derechos e introduzca los ajustes que resulten necesarios.

PARTE III — INCENTIVOS QUE PODRÍAN APLICARSE A PROVEEDORES Y USUARIOS

3.3.7 **Documentación**

La **Secretaría** (WP/15) analizó la conveniencia de utilizar incentivos para ANSP y usuarios. Con una concepción adecuada, los incentivos pueden constituir un instrumento para mejorar el uso y suministro de los servicios de navegación aérea, reducir su costo global, y aumentar su eficiencia. En la nota se concluyó que, para que los incentivos alcancen su objetivo, los Estados deberían asegurar que los mismos respeten los principios establecidos en el Doc 9082, así como sus objetivos enunciados, y que los beneficios previstos compensen su costo en un plazo razonable. Para apoyar dicha conclusión, se propuso una enmienda del texto correspondiente en el Doc 9082 y la elaboración de orientación sobre incentivos.

Malí (WP/43 — nota de información) aportó información relativa a esta cuestión (véase el párrafo 3.1.1).

3.3.8 **Análisis**

3.3.8.1 Hubo acuerdo general respecto al espíritu de la nota WP/15 en lo relativo a los beneficios que suponen los incentivos para los ANSP y los usuarios del espacio aéreo, y sobre la necesidad de velar por que dichos incentivos se apliquen de forma correcta para evitar sus posibles efectos negativos y toda posibilidad de abuso. Se destacó la necesidad de la transparencia, de que los incentivos se correspondan con los costos, y la importancia de que se sometan a revisiones periódicas. Respecto a la enmienda del párrafo 41 v) del Doc 9082 que se propone en la nota WP/15, diversos Estados señalaron que no se observa aún una aplicación generalizada de incentivos donde participen ANSP, por lo que la orientación actual de la OACI resulta suficiente para hacer frente a la cuestión. La Conferencia coincidió en que no se requiere enmienda alguna en este momento.

3.3.8.2 Se debatió intensamente la redacción del proyecto de conclusiones para reflejar cabalmente el sentido de la nota WP/15 y las medidas recomendadas allí. La Conferencia dio su acuerdo a un proyecto de recomendación que constituye una solución intermedia aceptable para todos.

3.3.9 Recomendación

3.3.9.1 A partir del análisis de la documentación y el debate posterior sobre los incentivos que podrían aplicarse a proveedores y usuarios en el marco de la cuestión 3.3 del orden del día, la Conferencia adoptó la siguiente recomendación:

**RECOMENDACIÓN 13 — INCENTIVOS QUE PODRÍAN APLICARSE
A PROVEEDORES DE SERVICIOS Y USUARIOS**

LA CONFERENCIA RECOMIENDA QUE:

- a) los Estados, en cumplimiento de sus responsabilidades de vigilancia económica, se sientan alentados a introducir formas apropiadas de incentivos para los ANSP con miras a optimizar el uso y suministro de servicios de navegación aérea, reducir su costo global y aumentar su eficiencia; y
 - b) los Estados aseguren que, toda vez que los ANSP ofrezcan incentivos a los usuarios, dichos incentivos satisfagan los principios enunciados en el Doc 9082. Los incentivos deberían ser transparentes y estar sujetos a revisión periódica, y sus beneficios estimados deberían compensar su costo en un plazo razonable.
-

Cuestión 3 del orden del día:	Cuestiones específicas relacionadas con los aspectos económicos y de gestión de los servicios de navegación aérea
3.4:	Aspectos económicos y organizativos de la aplicación del concepto de gestión del tránsito aéreo (ATM) mundial

3.4.1 Documentación

La **Secretaría** (WP/16) analizó cuestiones económicas y de organización en el contexto del *Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial* (Doc 9854) de la OACI. Para implantar dicho concepto de manera eficaz y económica, especialmente respecto a la financiación de la infraestructura y el establecimiento de un espacio aéreo sin discontinuidades, deberían intensificarse la cooperación y la colaboración internacionales en el seno de la comunidad ATM. Se propuso entonces una enmienda del Doc 9082 a fin de subrayar la importancia de la cooperación internacional. Puesto que la implantación del concepto constituye un proceso continuo, la OACI debería seguir vigilando su evolución para determinar si serán necesarias en el futuro nuevas políticas y textos de orientación.

Australia (WP/45) reconoció la participación de los Estados y los terceros proveedores de datos en la transición del servicio de información aeronáutica (AIS) a la gestión de la información aeronáutica (AIM). En la nota pasó revista a una serie de cuestiones institucionales y económicas que se plantean con esta transición, incluidos el alcance de la obligación que cabe a los Estados, la recuperación de los costos, la responsabilidad por el contenido de los datos, así como la titularidad y los derechos de propiedad intelectual sobre los mismos, e indicó que tales cuestiones deberían estudiarse en el Grupo de estudio sobre AIS-AIM.

Panamá (WP/72) describió su experiencia en materia de liberalización del transporte aéreo, privatización de su aeropuerto, e implantación de la navegación de área (RNAV), y destacó que la cooperación con los países vecinos en el establecimiento de metas comunes puede contribuir al logro de mayor eficiencia operacional.

Francia, en representación de la UE, la CEAC, y sus respectivos miembros (WP/54) presentó la iniciativa europea tendiente a la integración total del sistema que abarca la totalidad de los derechos por infraestructura del transporte aéreo, cumpliendo así y, en algunos casos, excediendo, lo previsto en las políticas de la OACI dirigidas a asegurar la transparencia, la equidad, la comparabilidad y la previsibilidad. En la nota se propuso el refuerzo de los enfoques regionales para estas cuestiones mediante la elaboración de textos de orientación.

Los **miembros de la CLAC** (WP/51) solicitaron que la OACI analice y unifique los aspectos económicos y jurídicos de las organizaciones multinacionales regionales en su papel de canales para implantar el concepto operacional de ATM mundial. Los órganos regionales deberían instar a sus Estados miembros a adoptar las orientaciones de la OACI para alcanzar la uniformidad entre las disposiciones nacionales y la orientación mundial.

Los **miembros del Grupo sobre planeamiento de sistemas Atlántico septentrional (NAT SPG)** (WP/32) informaron sobre la problemática que plantean en la región del Atlántico septentrional los esfuerzos por asegurar la disponibilidad y sostenibilidad de la

infraestructura de servicios de navegación aérea que se requiere para los servicios de comunicación por satélite. En la nota se solicitó a la OACI que analice la propiedad y control de la infraestructura de servicios de navegación aérea y elabore un proyecto de acuerdo sobre niveles de servicios para su uso por parte de los ANSP, con lo que se aseguraría que los terceros proveedores de servicios cumplan sus obligaciones con ajuste a los requisitos establecidos en materia de seguridad operacional y performance.

CANSO (WP/38) informó a la Conferencia sobre las cuestiones inherentes a la transición de AIS a AIM y sugirió que se brinde orientación al Grupo de estudio AIS-AIM respecto a los principios de imposición de derechos incluidos en el Doc 9082 en cuanto se relacionan con la provisión de información/datos aeronáuticos.

Malí (WP/43 – nota de información) aportó información relativa a esta cuestión (véase el párrafo 3.1.1).

La **Comisión Europea** (WP/56 — nota de información) ofreció información sobre la esencia de la segunda fase del “Cielo único europeo” (SES II), que se apoya en cuatro pilares principales relacionados entre sí: la performance y la sostenibilidad, la tecnología, la seguridad operacional y los aeropuertos.

3.4.2 **Análisis**

3.4.2.1 Habida cuenta de la mundialización del sistema de transporte aéreo y la exigencia de proceder a una implantación eficaz y económica del concepto operacional de ATM mundial, la Conferencia coincidió con el proyecto de conclusiones presentado en la nota WP/16, así como las enmiendas que en dicha nota se proponen para las partes pertinentes del Doc 9082 referidas a la cooperación internacional. Además, la Conferencia acordó que el Doc 9082 debería mencionar la importancia de los enfoques regionales para la implantación del concepto mundial, por ser estos capaces de reportar beneficios tales como una mayor transparencia, equidad, y la disponibilidad de costos de infraestructura del transporte aéreo comparables y previsibles.

3.4.2.2 Respecto a las cuestiones económicas y demás aspectos institucionales vinculados con la transición del actual AIS al AIM, la Conferencia consideró que sería prematuro adoptar conclusiones específicas en este momento. Por ello, se acordó que se brinde la orientación correspondiente al Grupo de estudio AIS-AIM para proveer a la coordinación entre los distintos aspectos técnicos y económicos.

3.4.2.3 De igual manera, se apoyó la propuesta de que la OACI elabore un proyecto de modelo de acuerdo sobre niveles de servicio que puedan utilizar los ANSP en sus contrataciones con terceros proveedores del sector privado. En este sentido, la Conferencia coincidió en que sería de utilidad que la OACI, como parte de su labor regular, llevara a cabo un estudio de casos de alcance concreto respecto a la propiedad y control de la infraestructura de servicios de navegación aérea.

3.4.3 **Recomendación**

3.4.3.1 A partir del análisis de la documentación y el debate posterior sobre los aspectos económicos y de organización relacionados con la implantación del concepto de ATM mundial en el marco de la cuestión 3.4 del orden del día, la Conferencia adoptó la siguiente recomendación:

**RECOMENDACIÓN 14 — ASPECTOS ECONÓMICOS Y DE ORGANIZACIÓN
RELACIONADOS CON LA IMPLANTACIÓN DEL
CONCEPTO OPERACIONAL DE ATM MUNDIAL**

LA CONFERENCIA RECOMIENDA QUE:

- a) los Estados se esfuercen por implantar el concepto operacional de ATM mundial de manera eficaz y económica, utilizando el Plan mundial de navegación aérea (GANP) como documento de planificación de la implantación, mediante la cooperación y la colaboración internacionales en el seno de la comunidad ATM;
 - b) los Estados consideren la conveniencia de facilitar el proceso de implantación del concepto operacional de ATM mundial mediante la adopción, cuando corresponda, de un enfoque regional que promueva la transparencia, eficiencia, equidad, comparabilidad y previsibilidad de los costos de la infraestructura de transporte aéreo;
 - c) la OACI enmiende el Doc 9082 para destacar la necesidad de la cooperación internacional en la implantación del concepto operacional de ATM mundial y del GANP y hacer referencia a los enfoques regionales a tales efectos;
 - d) la OACI continúe vigilando la evolución de los aspectos económicos y de organización relacionados con el concepto operacional de ATM mundial y el GANP para determinar si se necesitarán nuevas políticas y textos de orientación;
 - e) la OACI amplíe el alcance de la labor vinculada con la transición del AIS al AIM de modo de incluir los aspectos económicos y demás aspectos institucionales; y
 - f) la OACI emprenda un estudio de casos sobre la contratación de terceros para la prestación de determinados servicios, y elabore un proyecto de acuerdo sobre niveles de servicio que pudieran utilizar los ANSP para asegurar que los terceros proveedores del sector privado cumplan sus obligaciones con ajuste a los requisitos reconocidos en materia de seguridad operacional y performance.
- — — — —

Cuestión 4 del orden del día: Implantación de las políticas de la OACI sobre imposición de derechos**4.1 Documentación**

La **Secretaría** (WP/17) analizó las formas de promover el cumplimiento de las políticas de la OACI sobre derechos que figuran en el Doc 9082. Según estudios recientes, dichas políticas no son plenamente aplicadas por algunos Estados y proveedores de servicios. Con miras a darlas a conocer de manera más amplia y obtener el cumplimiento más cabal de las mismas, se proponían en la nota diversas medidas, incluida una reafirmación explícita por el Consejo de la OACI de su apoyo a las políticas y actividades de promoción de la Secretaría de la OACI. En la nota también se concluía que los Estados deberían asegurarse de que sus proveedores apliquen las políticas de la OACI.

Francia, en nombre de la UE, la CEAC y sus respectivos Estados miembros, y de los Estados Unidos (WP/87) señaló que podría impulsarse considerablemente el cumplimiento y la aplicación de las políticas de la OACI sobre derechos si los Estados asumieran obligaciones jurídicas que reflejen los principios esenciales de no discriminación, relación de los derechos con los costos, transparencia y consulta con los usuarios. Los Estados deberían incorporar los principios del Doc 9082 en sus leyes nacionales y también en sus futuros acuerdos de servicios aéreos.

La **Comisión Europea** (WP/65) sostuvo que la imposición de derechos aeroportuarios debería ser objeto de reglamentación, por lo que ha propuesto nueva legislación al respecto. En la mencionada nota se describían las principales disposiciones de su propuesta relativa a derechos aeroportuarios, que están examinando actualmente el Parlamento Europeo y el Consejo de Ministros. Dicha propuesta tiene por objeto asegurar que se apliquen eficazmente los principios de la OACI; sin embargo, esto exigiría el esclarecimiento de algunos conceptos y definiciones de la OACI. En la nota también se apoyaban las conclusiones presentadas por la Secretaría de la OACI (notas WP/4, WP/6, WP/10 y WP/17).

El **IAC** (WP/53) analizó, entre otras cosas, el mayor papel de los Estados en la promoción e implantación de las políticas de la OACI sobre derechos y apoyó la nota WP/17.

La **IATA** (WP/50) consideró que el creciente incumplimiento de las políticas y textos de orientación establecidos de la OACI que sufren los usuarios afecta a las prácticas comerciales de las líneas aéreas y genera distorsiones en un mercado aéreo liberalizado. En la nota se apoyaba la nota WP/17 y se destacaba la necesidad de aumentar el cumplimiento de las políticas de la OACI a fin de proteger a los usuarios del abuso de una posición dominante en el mercado y asegurar condiciones equitativas para todos los usuarios.

La **Secretaría** (WP/20 — nota de información) resumió los resultados del reciente cuestionario de la OACI distribuido a los Estados para actualizar el Suplemento del Doc 9082 respecto al grado de adhesión a las políticas de la OACI sobre derechos que se observa en los reglamentos y prácticas nacionales.

Malí (WP/44 — nota de información) describió sus prácticas e indicó que para dar a conocer más ampliamente las políticas de la OACI sobre derechos se necesitan cursos de capacitación.

4.2 **Análisis**

4.2.1 Se reconoció que en muchos casos no es adecuado el grado de aplicación de las políticas de la OACI sobre derechos, las que constituyen para los Estados una obligación moral más que una obligación legalmente vinculante. La Conferencia se concentró en examinar posibles maneras de mejorar la situación, en particular para: a) fomentar la conciencia y el conocimiento de las políticas como un medio para incrementar su cumplimiento, y b) intensificar la aplicación de dichas políticas.

4.2.2 Sobre el primer aspecto, se convino de manera general en alentar a la OACI a tomar todas las medidas posibles para asegurar la conciencia generalizada y el conocimiento de sus políticas sobre derechos, basándose, por ejemplo, en las propuestas formuladas en la nota WP/17, tales como seminarios regionales. También se señaló que una mayor cooperación con la industria contribuiría a un mejor entendimiento de las políticas.

4.2.3 Sobre el segundo aspecto y basándose en las propuestas formuladas en la nota WP/87, se convino en que la introducción de los principios básicos del Doc 9082 en la legislación, la reglamentación y las políticas nacionales contribuiría a lograr que las políticas de la OACI sobre derechos gocen de un rango superior y se cumplan más ampliamente. De modo semejante, la Conferencia coincidió en que resultaría útil que se incluyeran dichos principios como disposición específica en los futuros acuerdos de servicios aéreos.

4.2.4 La Conferencia no apoyó la conclusión formulada en la nota WP/17 de que los Estados deberían notificar toda desviación respecto al cumplimiento de las políticas de la OACI sobre derechos, dado que dicho requisito se aplica únicamente al cumplimiento de las normas y métodos recomendados (SARPS) y no a las políticas económicas. También se propuso que debería suprimirse la referencia a “alta prioridad” en el proyecto de conclusiones de la nota WP/17 dado que incumbe a los Estados establecer tales prioridades. Quedó también entendido que la OACI seguiría vigilando la aplicación de sus políticas sobre derechos por los Estados mediante los estudios necesarios.

4.3 **Recomendación**

4.3.1 A partir del análisis de la documentación y el debate posterior sobre la implantación de las políticas de la OACI sobre derechos en el marco de la cuestión 4 del orden del día, la Conferencia adoptó la siguiente recomendación:

RECOMENDACIÓN 15 — IMPLANTACIÓN DE LAS POLÍTICAS DE LA OACI SOBRE IMPOSICIÓN DE DERECHOS

LA CONFERENCIA RECOMIENDA QUE:

- a) los Estados reconozcan que el cumplimiento de las políticas de la OACI sobre derechos (Doc 9082), que tienen su origen principalmente en el Artículo 15 del Convenio de Chicago, fomenta la provisión y explotación eficiente y económica de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea y las relaciones armoniosas con los usuarios, en particular respecto a la transparencia y el trato justo de las diferentes categorías de usuarios;

-
- b) los Estados se aseguren de que sus aeropuertos y ANSP cumplan las políticas de la OACI sobre derechos;
 - c) la OACI tome las medidas correspondientes para promover la sensibilización y el conocimiento de las políticas de la OACI sobre derechos, en cooperación con la industria;
 - d) la OACI aliente a los Estados a integrar en su legislación, reglamentación y políticas nacionales los principios del Doc 9082 sobre no discriminación, relación de los derechos con los costos, transparencia y consulta con los usuarios, para asegurarse de que los cumplan los aeropuertos y ANSP; y
 - e) la OACI aliente a los Estados a incorporar en sus futuros acuerdos de servicios aéreos los principios del Doc 9082 sobre no discriminación, relación de los derechos con los costos, transparencia y consulta con los usuarios, para asegurarse de que los cumplan los aeropuertos y ANSP.
- — — — —

**Discurso de apertura del Presidente del Consejo
de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI),
Sr. Roberto Kobeh González,
en la sesión de apertura de la Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos
y los servicios de navegación aérea**

(Montreal, 15-20 de septiembre de 2008)

Me es muy grato darles la bienvenida, en nombre del Consejo y del Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), a esta Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea.

La primera conferencia de la OACI sobre imposición de derechos se celebró en 1956 y desde entonces se han celebrado otras cinco. Hoy realizamos la séptima con el objetivo común de examinar y validar las orientaciones actuales sobre las políticas de imposición de derechos. Esta conferencia resulta obviamente oportuna en vista del entorno operacional rápidamente cambiante en que se encuentra actualmente la aviación civil internacional. Enfrentamos retos de magnitud y alcance desconocidos, como la oferta y el precio del petróleo, cuestiones relacionadas con el medio ambiente y limitaciones de capacidad. En momentos como éste es fundamental que todas las partes se unan y cooperen para adaptar el sistema de transporte aéreo a la nueva y difícil realidad. La eficiencia y la eficacia en función de los costos deben convertirse en los principios rectores de nuestro avance hacia una industria financieramente sólida y sostenible.

Esta conferencia también es oportuna debido a los fuertes avances de la última década en la organización y financiamiento de los proveedores de servicios. En la anterior conferencia celebrada en 2000 se actualizaron las orientaciones de la OACI sobre la política de comercialización y privatización de los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea. En esta conferencia se podrán aprovechar las experiencias recientes en este ámbito y se seguirán preparando orientaciones sobre política, a fin de que los Estados puedan afrontar en forma eficaz las cuestiones fundamentales sobre la reglamentación de los derechos y los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea.

La comercialización y la privatización de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea forman parte del proceso continuo de globalización y liberalización de las economías mundiales.

Sin embargo, según estudios realizados por la OACI, un importante número de proveedores de servicios en el mundo, privatizados o no, sigue sin recuperar plenamente sus costos. Esto genera repercusiones serias, agravadas por el crecimiento constante del transporte aéreo, que ha ejercido y seguirá ejerciendo cada vez más presión en los Estados para que financien la expansión o renovación de los aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea a fin de enfrentar o prevenir la congestión de los aeropuertos y el espacio aéreo. El panorama se torna más complicado si consideramos los retos que he mencionado y el modo en que podrían afectar a la demanda mundial de transporte aéreo.

Según lo dispuesto en el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, los Estados son responsables, en última instancia, de la seguridad operacional y protección de su espacio aéreo. También son responsables de velar por que los servicios se provean de conformidad con las normas de la OACI, reconocidas como cruciales para la seguridad operacional y la protección de la navegación aérea internacional.

Además, al pensar en comercializar o privatizar los aeropuertos o los proveedores de servicios de navegación aérea, los Estados deberían tener en cuenta que también son responsables de la vigilancia económica. El objetivo es evitar abusos como resultado del denominado “monopolio natural” de los proveedores de servicios. Los Estados pueden asumir la responsabilidad de la vigilancia económica de muchas maneras distintas, comenzando por un “enfoque menos rígido” hasta intervenir más directamente mediante reglamentación en las decisiones económicas de los proveedores de servicios, por ejemplo, estableciendo un mecanismo de reglamentación. Los Estados deberán elegir la forma más adecuada de supervisión económica de acuerdo con sus propias circunstancias. Al tomar una decisión sobre la forma de ejercer su función de vigilancia económica, los Estados deberían tener en cuenta el grado de competencia entre los proveedores de servicios, los costos y beneficios de otras formas de vigilancia, así como los marcos jurídico, institucional y de gobernanza.

La necesidad de intervenir más directamente a través de la reglamentación podría reducirse en los casos en que se hayan implantado mecanismos adecuados de consulta con los usuarios y cuando existan acuerdos de cooperación entre los proveedores y los usuarios. Dados los enormes retos a los que nos enfrentamos, estoy convencido de que es absolutamente necesario llevar la cooperación de la industria un paso más allá.

Las políticas vigentes de la OACI sobre imposición de derechos prevén consultas únicamente en circunstancias especiales en el contexto de un aumento de los derechos y de planes de desarrollo de infraestructura de gran envergadura. Sin embargo, la consulta debe ser un proceso permanente, y su establecimiento podría requerir incluso un par de años, puesto que se requeriría una serie de reuniones para lograr la confianza mutua y desarrollar un diálogo constructivo. Por consiguiente, será necesario fortalecer las políticas de la OACI sobre la consulta con los usuarios y exigir que se establezcan procesos permanentes de consulta cuando no existan mecanismos voluntarios entre los proveedores y los usuarios. Dichas consultas deberían incluir representantes de todas las categorías de usuarios que operen en los aeropuertos o en el espacio aéreo en cuestión.

El tema del rendimiento de los proveedores de servicios está estrechamente relacionado con la vigilancia económica y las consultas con los usuarios. En vista de que para los proveedores de servicios, las autoridades de reglamentación y los usuarios, la gestión del rendimiento es un instrumento importante, los Estados deberían cerciorarse de que, como parte de su función de vigilancia económica y mediante el proceso de consulta, sus proveedores de servicios elaboren e implanten sistemas apropiados de gestión del rendimiento.

Estos tres temas clave de la conferencia –vigilancia económica, gestión del rendimiento y consulta– están interrelacionados y conjuntamente representan un enfoque holístico para aumentar la cooperación en la industria, particularmente entre las autoridades de reglamentación, los proveedores y los usuarios. Si logramos llegar a un acuerdo sobre estas tres cuestiones, y personalmente creo que lo podemos lograr, se sentarán las bases para adoptar conclusiones y recomendaciones constructivas que nos ayudarán a lograr los objetivos de esta conferencia con respecto a la cooperación y la eficiencia.

Habiendo dicho esto, soy consciente de que las políticas de la OACI sobre imposición de derechos difieren en rango de las disposiciones del Convenio de Chicago, puesto que los Estados contratantes no están legalmente obligados a cumplir dichas políticas. Con la comercialización y privatización de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea, se corre el riesgo de que se diluya el nivel de conocimiento de las políticas de la OACI sobre el aspecto económico, lo que conduciría a enfoques divergentes sobre la imposición de derechos a los usuarios e impuestos. Por ejemplo, en ciertas circunstancias, las características económicas y limitaciones de capacidad de los aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea, aunadas a la liberalización de los servicios de transporte aéreo, han dado lugar a interrogantes relacionados con la aplicación del principio de

no discriminación consagrado en el Artículo 15 del Convenio de Chicago y la aplicación de prácticas equitativas de recuperación de costos. Por lo tanto, es necesario recalcar que, puesto que las políticas se basan en recomendaciones formuladas en conferencias internacionales importantes, como lo es ésta, los Estados se ven moralmente obligados a seguirlas. Los Estados deberían admitir que la no adhesión a las políticas de la OACI sobre imposición de derechos menoscaba la provisión y explotación eficiente y rentable de aeropuertos y servicios de navegación aérea, así como la relación con los usuarios, en particular en lo que respecta a la transparencia y justo tratamiento de las diferentes categorías de usuarios. Por consiguiente, los Estados deberían asegurarse de que sus proveedores de servicios cumplan las políticas de la OACI y notifiquen a la OACI toda desviación en el cumplimiento de las mismas.

Es un honor para mí declarar inaugurada esta Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea. En su alocución, el Sr. Saud A.R. Hashem, presidente del Comité de Transporte aéreo y Representante de Arabia Saudita en el Consejo, nos dará más detalles sobre el orden del día de la conferencia.

El Consejo de la OACI espera con interés sus recomendaciones y tomará muy en serio sus sugerencias sobre la mejor forma de mejorar las orientaciones sobre las políticas relativas a los derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea, así como sobre otros aspectos económicos y de gestión de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea.

Si he de tomar como pauta las opiniones expresadas ayer en el simposio previo a la conferencia, tengo plena confianza en que esta conferencia será ciertamente muy productiva.

**Discurso del presidente del Comité de Transporte aéreo,
Sr. Saud A. R. Hashem,
en la sesión de apertura de la Conferencia sobre los aspectos económicos
de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea**

(Montreal, 15-20 de septiembre de 2008)

Damas y caballeros, en nombre del Comité de Transporte aéreo del Consejo de la OACI, también deseo darles la bienvenida a esta Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea.

Una de las características fundamentales del actual sistema de transporte aéreo mundial es que atiende a un número siempre creciente de personas de todas las regiones del mundo. Cuando entró en vigor el Convenio sobre Aviación Civil Internacional en 1947, las líneas aéreas del mundo tenían alrededor de 21 millones de pasajeros. Unos 60 años después, se transportan, tan sólo en la categoría de vuelos regulares, más de 2 000 millones de pasajeros, en un mercado liberalizado que parece estar a años luz del entorno reglamentado de los años cuarenta.

La democratización y la expansión del transporte aéreo se desprenden en forma natural del Artículo 44 del Convenio de Chicago, en el que se insta a la OACI a desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional para “satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico”. Después de todo, si ha de haber equidad entre los seres humanos y en el uso de los recursos del planeta, es necesario que el mayor número posible de personas pueda acceder física y económicamente al transporte aéreo. No aceptaríamos nada distinto y, a pesar de los desafíos que enfrentamos hoy en día, debidos al aumento del costo del combustible, los problemas relacionados con el medio ambiente, las limitaciones de capacidad de los aeropuertos y el espacio aéreo, entre otros, seguiremos en nuestra búsqueda de condiciones óptimas de seguridad operacional, protección, sostenibilidad y eficiencia. El progreso futuro de nuestra sociedad mundial depende, en gran medida, de la solidez operacional y financiera de la industria del transporte aéreo.

En su discurso de apertura, el Presidente del Consejo puso énfasis en los tres temas clave que considera fundamentales para el éxito de nuestra reunión. Estoy plenamente de acuerdo con él en que será la naturaleza y alcance de nuestras conclusiones y recomendaciones sobre vigilancia económica, rendimiento y consultas lo que nos permitirá contribuir a trazar el camino que habrá de seguir la industria en el futuro. Fuera de estos aspectos, en el orden del día de la conferencia se han previsto una serie de cuestiones críticas que me permitiré examinar brevemente a manera de preludio de las deliberaciones que nos ocuparán a partir de esta mañana. Al hacerlo, reiteraré algunos de los comentarios primordiales del Sr. Kobeh, especialmente con respecto a la cuestión 1 del orden del día.

El primero se refiere a la vigilancia económica y subraya la responsabilidad que tienen los Estados de proteger a sus ciudadanos de los riesgos que conlleva el abuso de posición dominante de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea. Esta responsabilidad debe reflejarse claramente en la legislación nacional de aviación. En lo que respecta a la gestión del rendimiento, por ejemplo, el objetivo de las propuestas que examinará esta conferencia no es establecer reglas excesivamente prescriptivas, sino más bien reforzar la noción de que los proveedores de servicios deberían implantar sistemas de gestión del rendimiento cuyos indicadores de rendimiento se determinen a escala regional y nacional, a fin de tener en cuenta las condiciones y circunstancias locales. Si no se cuenta con criterios adecuados de medición del rendimiento, es difícil que los proveedores de servicios puedan demostrar mejoras en su eficiencia.

Otra cuestión importante es que, en muchos países, no se practica la consulta con los usuarios. Toda cooperación se basa en el mutuo entendimiento de las inquietudes de las partes y la única forma de alcanzar dicha comprensión es mediante el diálogo constante. Creo que en esta conferencia estamos en el momento propicio para proponer que se incluya a los pasajeros en el proceso global de consulta. Esto es algo que no se había mencionado en las propuestas de la nota de estudio de la Secretaría sobre este tema.

Con respecto a la cuestión 2 del orden del día, la Conferencia analizará los temas relacionados con los aspectos económicos y la gestión de los aeropuertos. En lo referente a la gestión de los aeropuertos, será necesario considerar la separación de las funciones de reglamentación y explotación y asegurar una buena gobernanza mediante la aplicación de las mejores prácticas. Asimismo, examinaremos cuál debería ser el rendimiento razonable de los activos de los aeropuertos, habida cuenta de su posición dominante.

Se presentarán para examen nuevas tendencias en materia de tarificación, como la asignación de costos por pasajero y la aplicación de derechos diferenciales respecto a descuentos por lanzamiento de nuevos servicios y para los transportistas de bajo costo. También está el tema del acceso a las instalaciones y servicios aeroportuarios, que podría dar lugar a tratamiento desleal o discriminatorio. En este sentido, debemos recordar que, aparte de los transportistas aéreos, los demás usuarios tienen el legítimo derecho de acceder a los aeropuertos. Las políticas de la OACI estipulan claramente que los derechos impuestos a la aviación general internacional deben calcularse en forma razonable con el objetivo de fomentar el sano desarrollo de la aviación civil internacional en general. En lo que atañe a la recuperación de los costos de las medidas de seguridad de la aviación, examinaremos las políticas actuales y veremos en qué forma podremos lograr una aplicación más armonizada de las políticas sobre imposición de derechos por seguridad aeroportuaria a escala mundial.

La gestión y la gobernanza son cuestiones igualmente importantes para la provisión de servicios de navegación aérea, en particular en lo que respecta a la separación de las funciones de reglamentación y explotación. Puesto que en muchas partes del mundo el financiamiento de la infraestructura de navegación aérea sigue siendo un problema, es necesario que nos concentremos en seguir promoviendo las políticas de la OACI relativas al establecimiento de entidades autónomas para la explotación de los servicios. Dentro de la cuestión 3 del orden del día, hemos previsto analizar detalladamente temas como la evolución del suministro del servicio de control de aproximación y control de área, incluidos los requisitos de los usuarios sobre trayectorias de vuelo preferidas y la manera en que esto afectaría a la imposición de derechos. Como parte del orden del día se encuentra también el tema del peso de la aeronave en la fórmula de cálculo de los derechos en ruta, y el de la labor de la OACI en el ámbito económico y la forma en que podría apoyar la implantación del concepto de gestión del tránsito aéreo (ATM) mundial.

Por último, como parte de la cuestión 4 del orden del día, evaluaremos el riesgo que entraña el desconocimiento de las políticas y textos de orientación de la OACI en materia económica entre los aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea comercializados y privatizados. Trataremos de identificar posibles opciones para aumentar el nivel de conocimiento de las políticas y la implantación de las mismas por los Estados y sus proveedores de servicios.

A lo largo de los años y con vuestra asistencia, la OACI ha establecido una base sólida de políticas y textos de orientación destinados a todos los actores de la comunidad de la aviación. Esto les ha facilitado el tratamiento eficaz de las cuestiones económicas y de organización relacionadas con la provisión y explotación de aeropuertos y servicios de navegación aérea. Disponemos de las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea*, las orientaciones complementarias que figuran en el *Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos* y en el *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea*, por citar tan sólo los más

obvios. Todos se encuentran disponibles en el sitio Web de la OACI sin cargo para los proveedores de servicios y todas las demás partes interesadas. Nuestro objetivo común en la próxima semana será examinar y validar las orientaciones de política a la luz del entorno de explotación cambiante y los desafíos a los que nos enfrentamos.

No tengo dudas sobre los resultados de esta conferencia. Todo se ha preparado para que sostengamos un debate constructivo, y el análisis de todos los temas importantes del orden del día se beneficiará enormemente del extraordinario conjunto de conocimientos y experiencia que ustedes traen consigo a esta Sala de Asambleas. Su nutrida participación es una clara indicación de la importancia que le asignan a los temas que trataremos y un testimonio de su dedicación a la comunidad de la aviación. Deseo agradecerles de antemano esta contribución fundamental y asegurarles que sus comentarios y recomendaciones serán objeto de la mayor atención en la labor del Comité de Transporte aéreo de la OACI, el cual tengo el honor de presidir, y que propondrá las medidas de seguimiento de esta conferencia.

Hago votos por que ésta sea una conferencia estimulante y productiva.

— — — — —

ESTADOS CONTRATANTES***ALBANIA**

L. Shkreli	Delegado
F. Tabaku	Delegado

ALEMANIA

M. Koester	Delegado jefe
M. Jelinek	Delegado jefe suplente
T. Moeller	Asesor
B. Persch	Asesor
W. Scheel	Asesor
B. Schuh	Asesor

ARABIA SAUDITA

A. Alharthy	Delegado jefe
N.F. Al-Sulaimani	Delegado
T. Kabli	Delegado

ARGENTINA

R. Fasolis	Delegado
N.E. Maidana	Delegado
S.B. Montich	Delegado
A. Orchansky	Delegado
J.P. Picasso	Delegado
S. Prado	Delegado

ARMENIA

P. Arusyak	Delegado
------------	----------

AUSTRALIA

M. Arblaster	Delegado
P. Evans	Delegado

AUSTRIA

H. Zulinski	Delegado jefe
Mr. Ehrengruber	Asesor
S. Gehrler	Delegado
Mr. Klaushofer	Asesor

BARBADOS

E.A. Archer	Delegado jefe
H. Barrow	Delegado
J. Blackman	Delegado

BÉLGICA

T. Nsengimana	Delegado jefe
M. Lahaye	Delegado
T. Peeters	Delegado

BENIN

A. de Souza	Delegado jefe
E. Koumagnon	Delegado
B. Metohoue	Delegado

BOLIVIA

C. Antelo Lenz	Delegado jefe
J. Fortun Landivar	Delegado
J. Oscar Arauco Frias	Delegado

BOTSWANA

M. Leselwa	Delegado jefe
M. Belayneh	Asesor
S. Kolo	Asesor
O. Maroba	Asesor

BRASIL

R.B. Cardoso	Delegado
L. Coehlo de Souza	Delegado
A.G. De Barros	Delegado
A. De Lima	Delegado
M. De Oliveira Jr.	Delegado
M. De Sales Pessoa	Delegado
M.P. Guarany	Delegado
F. Hoyer	Delegado
L.R.S. Nascimento	Delegado
J.A. Noman	Delegado
S. Paes	Delegado
J.C. Pontes	Delegado
A. Romera	Delegado
R. Santos Rocha Magno	Delegado
A. Smania	Delegado
P. Tafner	Delegado

* En la indicación junto al nombre de los participantes, el género masculino abarca ambos géneros.

BURKINA FASO

N. Guissou-Zoure Delegado jefe
B. Somda-Some Delegado

BURUNDI

J. Bangurambona Delegado

CABO VERDE

C. Monteiro Delegado jefe
J. Fonseca Delegado
E. Sousa Delegado

CAMERÚN

C. Tsamo Delegado jefe
G. Awougfack Delegado
G. Bella Delegado
R. Njonou Delegado
F. Ntongo Ekani Delegado
E. Zoa Etundi Delegado

CANADÁ

D. Cogliati Delegado jefe
D. Reble Delegado jefe suplente
R. Bohn Asesor
S. Chambers Asesor
J. Facette Asesor
J. Perchard Asesor
J. Weerdenberg Asesor

CHAD

M. Abakar Delegado
A.M.Z. Worimi Delegado

CHILE

J. Huepe Delegado jefe
I. Galan Martinez Delegado jefe suplente
F. Garcia Sanchez Delegado
V. Iturriaga Pina Delegado
J. Rojas Delegado
M. Veloso Delegado

CHINA

W. Bai Delegado
C. Ding Delegado
L. Fong Delegado
L. Fung Delegado
H.C. Gomes da Silva Delegado
S.C. Ng Delegado
H. Ng. Man Ngo Delegado
Y. Pang Delegado
H. Sha Delegado
H. Zhao Delegado
M. Zhao Zhang Delegado
Y. Zhu Delegado

COLOMBIA

C. Bejarano Asesor
L.M. Garcia Lancheros Asesor
G. Rueda Delegado

COSTA RICA

R. Garbanzo Arguedas Delegado
R. Solis Cruz Delegado

CÔTE D'IVOIRE

J.K. Abonouan Delegado jefe
M. Delesse Delegado
K. Kouadio Lambert Delegado
S.S. Nogbou Delegado
F.F. Yao Blein Delegado

CUBA

D. Calderin Delegado
O. Fabelo Corzo Delegado
J. Mulet Perez Delegado
A. Roque Gomez Delegado

DINAMARCA

K. Ludvigsen Delegado jefe
A. Ekstrand Delegado jefe suplente
F. Christensen Delegado

ECUADOR

I. Arellano Delegado jefe

EGIPTO

A.E.A. Khalifa	Delegado jefe
A.F Abdellah	Delegado
M.Y. Al Hasab	Delegado
M.R. Ali Khaireldin	Delegado
S. Elazab	Delegado

EL SALVADOR

E. Altschul	Delegado
J.A. Aparicio Borjas	Delegado
A.M. Blanco	Delegado
M. Redaelli	Delegado
J. Rene Rodriguez	Delegado
R. Rodriguez	Delegado
M. Suarez	Delegado

EMIRATOS ÁRABES UNIDOS

S. M. Al Suweidi	Delegado jefe
A.B. Al Amoudi	Delegado
R. Al Kaabi	Delegado
A. Al Zubaidi	Delegado
P. Hooper	Delegado
R. Johansen	Delegado
G. Jones	Delegado
H. Karam	Delegado
V. Poonosamy	Delegado
J.C. Salazar	Delegado
M. Taher	Delegado

ESPAÑA

J. Iglesias Cuervo	Delegado jefe
L. Calvo Lucas	Delegado
C. Ferreirós Conde	Delegado
C. Martinez Rodriguez	Asesor
D. Ortega Mercader	Asesor
C. Rios	Asesor

ESTADOS UNIDOS

N. Shellabarger	Delegado jefe
J. Wharff	Delegado jefe suplente
D. Bliss	Delegado
L. Faux-Gable	Asesor
L. Hampton	Asesor
J. Kiser	Delegado
L. MacDonald	Asesor
A. Muldoon	Asesor
M. Nichols	Asesor

ETIOPÍA

M. Fikru	Delegado jefe
E. Estifanos	Delegado jefe suplente
B. Belachew	Delegado
M. Hirute	Delegado
G.Y. Hunde	Delegado
T. Mekonnen	Delegado
N. Wondimu	Delegado

FEDERACIÓN DE RUSIA

I.A. Belavintsev	Delegado
O. Bondareva	Asesor
T.P. Budarina	Delegado
E. Gerasimova	Delegado
A.N. Khvostunkov	Delegado
A. Kuznetsov	Delegado
G. Markosyan	Delegado
V.G. Mironova	Delegado
A.U. Savelyeva	Delegado
G.N. Savina	Delegado

FILIPINAS

C. Arcilla	Delegado jefe
J. de Leon	Delegado
S. Molato	Delegado
A. Naparate	Delegado

FINLANDIA

J. Skjäl	Delegado jefe
H. Hansson	Delegado
A. Ilola	Delegado
A. Haapanen	Delegado

FRANCIA

P. Gandil	Delegado jefe
J.-C. Chouvet	Delegado jefe suplente
J.-F. Vivier	Delegado jefe suplente
R. Benjamin	Asesor
J.-P. Bes	Asesor
B. Eberhard	Asesor
W. Fenet	Delegado
G. Lachenaud	Asesor
L. Lapene	Delegado
F. Marque	Delegado
B. Masselot	Delegado
P. Pape	Delegado
J. Pech	Asesor
J. Sabourin	Asesor
B. Thebault	Delegado

GABÓN

J.P. Obiangzue Delegado jefe
J.-M. Sansovini Delegado

GHANA

W. Orhin Delegado jefe
C. Hoffman Delegado jefe suplente
F. Nkansah Delegado

GRECIA

I. Andrianopoulos Delegado
E. Delouka Delegado
A. Kokkinos Delegado
M. Panagiotopoulos Delegado
M. Tetradi Delegado
P. Tsinipizoglou Delegado

GUATEMALA

E. Novales Delegado

GUINEA

C.A. Djibril Delegado
K. Mamady Delegado
D. Ousmane Delegado

GUINEA ECUATORIAL

A. Manana Abaga Delegado
L. Miko Angue Delegado

HAITÍ

A. Franck Delegado
J.F. Jeanty Delegado
P.A. Laguerre Delegado
M. Paulemon Delegado
J.-C. Paulvin Delegado
J.L. Pierre Delegado

INDIA

S. Chhatwal Delegado
N. Zaidi Delegado

INDONESIA

N. Iswan Delegado
R. Poedjiastuti Delegado
J. Puspachinta Delegado
M. Sukarno Delegado
B. Susapto Delegado
N. Syahroni Delegado

IRLANDA

L. Daly Delegado jefe
D. Daly Delegado
M. Coveney Delegado
J. Spicer Asesor

ISLANDIA

A. Thorsteinsson Delegado jefe
I. Kristmannsdottir Delegado jefe suplente
H. Hauksson Delegado
G.U. Jökulsdottir Delegado
H. Olafsson Delegado
A. Pálsson Delegado
H.S. Sigurdardottir Delegado
H. Sigurdsson Delegado
S. Thordersen Delegado
S. Traustadottir Delegado

ITALIA

A. Quaranta Delegado jefe
N. Amendola Delegado jefe suplente
S. Badolato Delegado
L. Bellomia Delegado
P. Ciancaglioni Delegado
L. Colman Delegado
M. De Laurentiis Delegado
M. Farina Delegado

JAMAHIRIYA ÁRABE LIBIA

G. Jenbaz Delegado

JAMAICA

J. Fairclough Delegado jefe
M. Gordon-Simmonds Delegado
M. Hepburn Delegado

JAPÓN

H. Yamamoto	Delegado jefe
H. Eguchi	Asesor
M. Oomura	Delegado
T. Tsutsumi	Asesor
K. Yamagishi	Delegado

KAZAJSTÁN

B. Seidakhmetov	Delegado
-----------------	----------

KENYA

G. Muhoho	Delegado jefe
R.J. Lubanga	Delegado jefe suplente
J.M. Bahemuka	Delegado jefe suplente
B. Enyenze	Delegado
J. Kimuyu	Asesor
G. Kinyua	Delegado
H. Ogoye	Asesor

**LA EX REPÚBLICA YUGOSLAVA
DE MACEDONIA**

D. Mojsoski	Delegado jefe
Z. Angelovski	Delegado
M. Krstevska	Delegado
D. Zarapciev	Delegado

LESOTHO

T. Dlangamandla	Delegado jefe
M. Sesinyi	Delegado

LÍBANO

K. Chamieh	Delegado jefe
A. Abdullatif	Delegado jefe suplente

LIBERIA

R.A. Williams	Delegado jefe
E.H. Boubacar Bah	Delegado

LITUANIA

L. Zumeriene	Delegado jefe
A. Vainovskyte	Delegado jefe suplente
R. Vaigauskaite	Delegado

MADAGASCAR

V. Ranaivoarison	Delegado jefe
E. Ratsimbazafy	Delegado jefe suplente
H. Aydrionoelison	Delegado
V. Ravoniharoson	Delegado

MALASIA

F. Mansor	Delegado
V. Nair	Delegado
F.Q. Tarwir	Delegado
S.H. Tay	Delegado

MALÍ

D. Boubacar	Delegado
T. Sanogo	Delegado
A. Thiam Diallo	Delegado
K. Traore Cisse	Delegado

MALTA

J. Cachia	Delegado jefe
-----------	---------------

MAURICIO

I. Pokhun	Delegado
-----------	----------

MAURITANIA

M. Gueye	Delegado
B. Kane	Delegado

MÉXICO

D. Mendez	Delegado jefe
M. Botello Garcia	Delegado
J.L. Hernandez Ramos	Delegado
D. Jimenez	Delegado
F.R. Olivares Castro	Delegado
M.A. Omar Aquiles	Delegado
J.C. Ortiz Garcia	Delegado
P. Sanchez Mejorada	Delegado

MOZAMBIQUE

L. Ndeve	Delegado
A. Pinto	Delegado

REPÚBLICA CHECA

Z. Jelinek	Delegado jefe
P. Rudolf	Delegado jefe suplente
F. Slaby	Delegado
V. Vanicek	Delegado

REPÚBLICA DE COREA

S.Y. Hwang	Delegado jefe
W.-S. Seo	Delegado jefe suplente
Y.W. Chung	Asesor
S.-J. Hong	Delegado
S.H. Jeong	Delegado
Y.I. Kim	Delegado
S.Y. Lee	Delegado

REPÚBLICA DOMINICANA

F.E. Guerrero Soriano	Delegado
F.B. Leon	Delegado
M.P. Marte Rodriguez	Delegado
E. Mendez	Delegado
J. Peralta	Delegado
S. Rosa	Delegado
N. Teatin	Delegado
C. Veras	Delegado

REPÚBLICA UNIDA DE TANZANÍA

D.N. Malanga	Delegado jefe
S.A. Onga	Delegado jefe suplente
T.P. Mlowosa	Delegado
O. Nundu	Delegado

RUMANIA

D. Achim	Delegado jefe
C. Donciu	Delegado jefe suplente
T. Comsa	Delegado
S. Ghincea	Delegado
R.-M. Kramer	Asesor
D. Mincu	Asesor
A.V. Petrescu	Asesor
K. Radu-Mircea	Asesor

SENEGAL

A.T. Diop	Delegado
P.A. Fall	Delegado
A.T. Hane	Delegado

SERBIA

A. Radosavljević	Delegado jefe
M. Ležaić	Delegado
A. Pavlović	Delegado

SINGAPUR

W.P. Lim	Delegado jefe
K.P. Bong	Delegado jefe suplente
S.H. Tan	Delegado jefe suplente
M.G. Fernando	Delegado
L.T. Tan	Delegado
V. Wu	Delegado

SUDÁN

E.I.A. Elkarim	Asesor
A.A.R. Elyas	Delegado
E.R.A. Hassan	Delegado
S.M.A. Hiriz	Delegado
A.A.M. Mohamed	Delegado
A.M. Musa	Delegado

SUECIA

H. Stenström	Delegado jefe
S. Posluk	Delegado jefe suplente
B. Eckerbert	Delegado
J. Justesen	Asesor
D. Lundvall	Asesor
E. Roos	Delegado
U. Trygg	Asesor

SUIZA

M. Zuckschwerdt	Delegado jefe
M. Keller	Delegado jefe suplente
P. Germain	Asesor
R. Hofmann	Delegado
D. Ruhier	Delegado
D. Schmucki	Asesor

TAILANDIA

A. Charoenpol	Delegado jefe
S. Duangratana	Delegado
O. Komain	Delegado
S. Kongpool	Delegado
N. Ruangis	Delegado
P. Tanasuksathain	Delegado
B. Yardee	Delegado

TOGO

L. Dokisime Gnama Delegado

TRINIDAD Y TABAGOR. Brown Delegado jefe
N. Durity Delegado
S. Francis-Yearwood Delegado
R. Lutchmedial Delegado**TÚNEZ**M. Cherif Delegado
M. Gaaliche Delegado
E. Goral Delegado**TURQUÍA**

C. Aygun Delegado

UCRANIAO.S. Davydov Delegado jefe
D. Babeichuk Delegado jefe suplente
O. Avramenko Delegado
I. Blinov Delegado
Y. Chernyuk Delegado
G. Dotsenko Delegado
S. Korshuk Delegado
O. Melnyk Delegado
I. Ostash Delegado
V. Petrovsky Delegado
O. Rabotiagova Delegado
V. Zelenkov Delegado**UGANDA**J.T. Kagoro Delegado jefe
S. Muneeza Delegado jefe suplente
S. Kisekka Delegado
J.C. Okalany Delegado
K. Twijuke Delegado**URUGUAY**H. Davila Delegado jefe
E. Batista Delegado
F. Costa Delegado
M. Rodriguez Delegado**VENEZUELA**D. Blanco Delegado jefe
C. Rodriguez Delegado jefe suplente
M.G. Guillen Calderon Delegado
F. Ochoa Delegado**VIET NAM**T.B. Luu Delegado jefe
V.V. Bui Delegado
P.V. Dung Delegado
P.X The Delegado
V.T. Tran Delegado
V.P. Tung Delegado**YEMEN**

M. Abdulkader Delegado

ZAMBIA

C. Kabalika Delegado jefe

DELEGADOS OBSERVADORES:**AGENCE POUR LA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION AÉRIENNE
EN AFRIQUE ET À MADAGASCAR (ASECNA)**

J. Courbin	Observador jefe
M. Halidou	Observador
A.S. Ould Lab	Observador
S. Ould-Mahfoud	Observador
M. Sissoko	Observador
A. Veillard	Observador
M. Youssouf	Observador

ASOCIACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL (IATA)

T. Windmuller	Observador jefe
G. Brazeau	Observador
A.-M. Cockerham	Observador
M. Comber	Observador
R. Fung	Observador
J. Gallowitsch	Observador
C. Kronenburg	Observador
C. Lavallée	Observador
R. Marcoux	Observador
M. Molina	Observador
K. O'Carroll	Observador
J. Poole	Observador
I. Ratieva	Observador
P. Schmidt	Observador
L. Sulmona	Observador
J. Synnott	Observador

BANCO MUNDIAL (BM)

C.E. Schlumberger	Observador jefe
-------------------	-----------------

COMISIÓN AFRICANA DE AVIACIÓN CIVIL (CAFAC)

B. Djibo	Observador jefe
----------	-----------------

COMISIÓN ÁRABE DE AVIACIÓN CIVIL (CAAC)

J. Metwalli	Delegado
-------------	----------

COMISIÓN EUROPEA (CE)

R. Vila de Benavent	Observador jefe
T. Fenoulhet	Observador
F. Huet	Observador
M. Johansson	Observador

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL (CLAC)

M.Y. Ospina Observador

COMITÉ INTERESTATAL DE AVIACIÓN (IAC)

V. Dorofeyev Observador jefe

CONFERENCIA EUROPEA DE AVIACIÓN CIVIL (CEAC)

G. Lumsden Observador jefe

P.N. Kirk Observador

CONSEJO INTERNACIONAL DE AEROPUERTOS (ACI)

A. Gittens Observador jefe

G. Borel Observador

L. Fermin Observador

O. Jankovec Observador

C. Lidji Observador

A. McGinley Observador

A. Schimm Observador

W. Youssef Observador

CONSEJO INTERNACIONAL DE ASOCIACIONES DE PROPIETARIOS Y PILOTOS DE AERONAVES (IAOPA)

J. Sheehan Observador jefe

F. Hofmann Observador

CONSEJO INTERNACIONAL DE AVIACIÓN DE NEGOCIOS (IBAC)

P. Ingleton Observador jefe

S. Brown Observador

R. Gage Observador

M. Nichols Observador

CORPORACIÓN CENTROAMERICANA DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA (COCESNA)

J.C. Trabanino Observador jefe

FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE LOS TRABAJADORES DEL TRANSPORTE (ITF)

S. Vodi Observador jefe

P. Gaumont Observador

J. Magee Observador

ORGANIZACIÓN DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA CIVIL (CANSO)

A. ter Kuile	Observador jefe
C. Goater	Observador
G. Held	Observador
D. Hoeven	Observador
M.-P. Pijper	Observador
A. Smout	Observador

ORGANIZACIÓN EUROPEA PARA LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN AÉREA (EUROCONTROL)

A. Heerbaart	Observador jefe
D. Huet	Observador
E. Letréguilly	Observador

SOCIEDAD INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES AERONÁUTICAS (SITA)

A. Mattos	Observador jefe
-----------	-----------------

Nota de estudio CEANS	Cuestión del orden del día	Título	Idioma	Presentada por
1	---	Orden del día	A,C,E,F,I,R	Secretaría
2 (NI)	---	Orígenes de la Conferencia y organización	A,C,E,F,I,R	Secretaría
3 (NI)	---	Cronograma provisional	A,C,E,F,I,R	Secretaría
4	1.1	Vigilancia económica	A,C,E,F,I,R	Secretaría
5	1.2	Rendimiento económico y requisitos mínimos de notificación para los aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea	A,C,E,F,I,R	Secretaría
6	1.3	Consulta con los usuarios	A,C,E,F,I,R	Secretaría
7	2.1	Gobernanza, propiedad y control de los aeropuertos	A,C,E,F,I,R	Secretaría
8	2.2, 2.3	Base de costos, asignación de costos y sistemas de imposición de derechos	A,C,E,F,I,R	Secretaría
9	2.2, 3.2	Tasa de rentabilidad para aeropuertos y servicios de navegación aérea	A,C,E,F,I,R	Secretaría
10	2.4	Derechos diferenciales	A,C,E,F,I,R	Secretaría
11	2.5	Recuperación de los costos de las medidas de seguridad en los aeropuertos	A,C,E,F,I,R	Secretaría
12	3.1	Gobernanza, propiedad y control de los proveedores de servicios de navegación aérea	A,C,E,F,I,R	Secretaría
13	3.3	Categorización de los servicios con fines de asignación de costos e imposición de derechos	A,C,E,F,I,R	Secretaría
14	3.3	Función del peso de la aeronave en la formula de cálculo de los derechos	A,C,E,F,I,R	Secretaría
15	3.3	Incentivos que podrían aplicarse a proveedores y usuarios	A,C,E,F,I,R	Secretaría
16	3.4	Aspectos económicos y de organización relacionados con la implantación del concepto de gestión del tránsito aéreo mundial (ATM)	A,C,E,F,I,R	Secretaría
17	4	Implantación de las políticas de la OACI sobre derechos	A,C,E,F,I,R	Secretaría

Nota de estudio CEANS	Cuestión del orden del día	Título	Idioma	Presentada por
18 (NI)	1.1, 1.2 2.1, 3.1	<i>Ownership, organization and regulatory practices of airports and air navigation service providers</i> (Propiedad, organización y prácticas de reglamentación de aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea)	I	Secretaría
19 (NI)	2.1, 3.1	<i>Financial situation of airports and air navigation services providers 2005</i> (Situación financiera de los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea en 2005)	I	Secretaría
20 Ap. Rev. (NI)	4	<i>Implementation of ICAO's policies on charges</i> (Implantación de las políticas de la OACI sobre derechos)	I	Secretaría
21	2.4	Acceso a la infraestructura de los aeropuertos	A,C,E,F,I,R	Secretaría
22	1.1, 1.2, 1.3, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5	<i>A tourism perspective</i> (La perspectiva del turismo)	I	OMT
23	2.1	<i>Governance, ownership and control of airports</i> (Gobernanza, propiedad y control de aeropuertos)	I	ITF
24	1.1, 1.2	<i>Economic oversight and performance management: The need for balance</i> (Vigilancia económica y gestión del rendimiento: el equilibrio necesario)	I	ITF
25	3.3	<i>The role of aircraft weight in charging formulae</i> (Función del peso de la aeronave en las fórmulas de cálculo de derechos)	I	IBAC
26	1.3	<i>Strengthening practices for consultation with users</i> (Reforzar las prácticas de consulta con los usuarios)	I	IAOPA
27	1.1	Vigilancia económica	A,C,E,F,I,R	ACI
28	1.2	Rendimiento económico y requisitos mínimos de notificación para los aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea	A,C,E,F,I,R	ACI
29	1.3	Consulta con los usuarios	A,C,E,F,I,R	ACI

Nota de estudio CEANS	Cuestión del orden del día	Título	Idioma	Presentada por
30	2.2, 2.3	Base de costos, asignación de costos y sistemas de imposición de derechos	A,C,E,F,I,R	ACI
31	2.2, 3.2	Tasa de rentabilidad para aeropuertos y servicios de navegación aérea	A,C,E,F,I,R	ACI
32	3.4	Propiedad y control de la infraestructura de los servicios de navegación aérea	A,C,E,F,I,R	Miembros del NAT SPG
33	2.2, 2.3	Fijación de derechos y establecimiento de costos apropiados	A,C,E,F,I,R	Estados Unidos
34	1.2	Medición y evaluación del rendimiento de las prestaciones de servicios de navegación aérea	A,C,E,F,I,R	CANSO
35	1.3	Desarrollo de la mejor práctica en la relación con el cliente	A,C,E,F,I,R	CANSO
36	3.1	Gobernanza y desempeño de los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP)	A,C,E,F,I,R	CANSO
37	3.1	Separación de la prestación de servicios de navegación aérea (ANS) de la autoridad reguladora de la vigilancia	A,C,E,F,I,R	CANSO
38	3.4	Gestión y repercusiones de la información aeronáutica relacionadas con los principios que rigen la fijación de derechos	A,C,E,F,I,R	CANSO
39 Ap.	2.1	Factores a considerar en las concesiones aeroportuarias	E,I	Miembros de la CLAC
40 Ap.	3.3	Guía metodológica para el cálculo de los costos de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea	E,I	Miembros de la CLAC
41 (NI)	1.1, 1.2, 1.3	<i>Questions nécessitant l'interaction entre les États, les fournisseurs et les usagers</i> (Cuestiones que requieren la interacción de los Estados, los proveedores y los usuarios)	F	Malí
42 (NI)	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5	<i>Questions particulières relatives à l'économie et à la gestion des aéroports</i> (Cuestiones concretas relativas a la economía y la gestión de los aeropuertos)	F	Malí
43 (NI)	3.1, 3.2, 3.3, 3.4	<i>Questions particulières relatives à l'économie et à la gestion des services de navigation aérienne</i> (Cuestiones concretas relativas a la	F	Malí

Nota de estudio CEANS	Cuestión del orden del día	Título	Idioma	Presentada por
		economía y la gestión de los servicios de navegación aérea)		
44 (NI)	4	<i>Application des politiques de l'OACI sur les redevances</i> (Aplicación de las políticas de la OACI sobre derechos)	F	Malí
45	3.4	<i>Institutional and economic issues associated with the transition from AIS to AIM</i> (Cuestiones institucionales y económicas vinculadas con la transición de AIS a AIM)	I	Australia
46	1.1	<i>Economic oversight</i> (Vigilancia económica)	I	IATA
47	1.3	<i>Consultation with users</i> (Consulta con los usuarios)	I	IATA
48	2.5	<i>Solutions for security financing and cost recovery</i> (Soluciones para el financiamiento de las medidas de seguridad de la aviación y la recuperación de los costos)	I	IATA
49	2.2, 3.2	<i>Relationship between risk and return</i> (Relación entre el riesgo y la rentabilidad)	I	IATA
50	4	<i>Global application of ICAO policies</i> (Aplicación mundial de las políticas de la OACI)	A,C,E,F,I,R	IATA
51	3.4	Globalización ATM y su impacto económico en el sistema mundial	E,I	Miembros de la CLAC
52	1.2	<i>European efforts to implement a performance driven system</i> (Iniciativa europea tendiente a la implantación de un sistema basado en la performance)	F,I	Comisión Europea y EUROCONTROL
53	1.1, 1.3, 4	<i>Issues requiring cooperation between States, services providers and users</i> (Cuestiones que requieren la cooperación entre los Estados, los proveedores de servicios y los usuarios)	I,R	IAC
54	3.4	<i>Europe: A "total system" approach to transparency and predictability of air transport infrastructure costs</i> (El enfoque de "sistema integrado" que aplica Europa para asegurar la transparencia y la previsibilidad de los	I	Francia en nombre de la UE, la CEAC y sus respectivos Miembros

Nota de estudio CEANS	Cuestión del orden del día	Título	Idioma	Presentada por
		costos de la infraestructura de transporte aéreo)		
55	1.2	<i>Charging and environment</i> (La imposición de derechos y la protección del medio ambiente)	I	Francia en nombre de la UE, la CEAC y sus respectivos Miembros
56 (NI)	1.2, 3.3, 3.4	<i>The second package of the Single European Sky (SES II)</i> (La segunda fase de la iniciativa “Cielo único europeo”, o SES II)	I	Comisión Europea
57	2.1	<i>Handling liberalization and regulation</i> (Liberalización y reglamentación de los servicios de escala)	I	Italia
58 Rev.	1.1	<i>Regional approach for the civil aviation economic oversight</i> (Un enfoque regional para la vigilancia económica de la aviación civil)	F,I	53 Estados Africanos
59	2.1	<i>Developing policy guidelines for management of economically non-viable airports</i> (Elaboración de orientaciones de política para la gestión de aeropuertos no rentables)	I	53 African States
60 Rev.	2.2, 2.3	<i>Cost basis, cost allocation and charging systems</i> (Bases de costos, asignación de costos y sistemas de tarificación)	F,I	53 Estados Africanos
61	2.4	<i>Airport constraints: slot allocation and night curfew</i> (Restricciones aeroportuarias: asignación de turnos y prohibiciones de vuelo nocturno)	I	53 African States
62	3.3	<i>Role of aircraft weight in charging formulae</i> (Función del peso de la aeronave en las fórmulas de cálculo de derechos)	I	53 Estados Africanos
63	1.1, 1.2	<i>The Government, as a facilitator for the cooperation between services providers and users</i> (El Estado como facilitador en la cooperación entre proveedores de servicios y usuarios)	I	República de Corea
64	1.3	<i>Successful changes of charges through consultation with users</i> (Experiencias exitosas de modificación de derechos mediante la consulta con los usuarios)	I	República de Corea

Nota de estudio CEANS	Cuestión del orden del día	Título	Idioma	Presentada por
65	4	<i>Implementation of ICAO's policies on charges for airports in the European Community</i> (Aplicación de las políticas de la OACI sobre derechos en los aeropuertos de la Comunidad Europea)	I	Comisión Europea
66 (NI)	1.1	<i>ACI Global Traffic Forecast Report 2008-2027</i> (Informe de previsión del tráfico mundial 2008-2027, elaborado por ACI)	I	ACI
67 (NI)	---	<i>List of working papers as of 10 September 2008</i> (Listado de notas de estudio presentadas al 10 de septiembre de 2008)	I	Secretaría
68	2.1	<i>Consumer rights protection and its impact on increasing airport operation efficiency</i> (La protección del consumidor y sus efectos benéficos en la eficiencia operativa de los aeropuertos)	A,I	Arabia Saudita
69	1.1	<i>Control and oversight of airports and air navigation services providers</i> (Control y vigilancia de aeropuertos y proveedores de servicios de navegación aérea)	I	Uganda
70	1.3	<i>Consultation with users</i> (Consulta con los usuarios)	I	Uganda
71	1.1	<i>Economic oversight and regulation</i> (Vigilancia económica y reglamentación)	I	Estados Unidos
72	3.4	Globalización ATM y su impacto económico en el sistema mundial	E,I	Panamá
73 Rev.	1.1	Proyecto de informe sobre la cuestión 1.1 del orden del día	A,C,E,F,I,R	Secretaría
74	1.2	Proyecto de informe sobre la cuestión 1.2 del orden del día	A,C,E,F,I,R	Secretaría
75	1.3	Proyecto de informe sobre la cuestión 1.3 del orden del día	A,C,E,F,I,R	Secretaría
76	2.1	Proyecto de informe sobre la cuestión 2.1 del orden del día	A,C,E,F,I,R	Secretaría
77	2.2	Proyecto de informe sobre la cuestión 2.2 del orden del día	A,C,E,F,I,R	Secretaría

Nota de estudio CEANS	Cuestión del orden del día	Título	Idioma	Presentada por
78	2.3	Proyecto de informe sobre la cuestión 2.3 del orden del día	A,C,E,F,I,R	Secretaría
79	2.4	Proyecto de informe sobre la cuestión 2.4 del orden del día	A,C,E,F,I,R	Secretaría
80	2.5	Proyecto de informe sobre la cuestión 2.5 del orden del día	A,C,E,F,I,R	Secretaría
81	3.1	Proyecto de informe sobre la cuestión 3.1 del orden del día	A,C,E,F,I,R	Secretaría
82	3.2	Proyecto de informe sobre la cuestión 3.2 del orden del día	A,C,E,F,I,R	Secretaría
83 Rev.	3.3	Proyecto de informe sobre la cuestión 3.3 del orden del día	A,C,E,F,I,R	Secretaría
84	3.4	Proyecto de informe sobre la cuestión 3.4 del orden del día	A,C,E,F,I,R	Secretaría
85	4	Proyecto de informe sobre la cuestión 4 del orden del día	A,C,E,F,I,R	Secretaría
86	---	Proyecto de informe sobre la introducción	A,C,E,F,I,R	Secretaría
87	4	<i>Implementation of ICAO's policies on charges</i> (Aplicación de las políticas de la OACI sobre derechos)	I	Francia en nombre de la UE, la CEAC y sus respectivos Miembros y de Estados Unidos

ISBN 978-92-9231-186-5



9

7 8 9 2 9 2 3 1 1 8 6 5