



NOTA DE ESTUDIO

CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO

SEXTA REUNIÓN

Montreal, 18 – 22 de marzo de 2013

**Cuestión 2 del Examen de cuestiones clave y marco normativo conexo
orden del día:**

2.7: Aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea

**IMPLANTACIÓN POR LOS ESTADOS DE LAS RECOMENDACIONES DE LA
CONFERENCIA SOBRE LOS ASPECTOS ECONÓMICOS DE LOS AEROPUERTOS Y
LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA (CEANS, 2008)**

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

En esta nota se presentan los resultados de dos cuestionarios preparados por la Secretaría, enviados a los Estados a través de las comunicaciones SD 38/4-10/38 y SD 38/4-12/29 a fecha de 31 de mayo de 2010 y de 13 de abril de 2012 respectivamente, en relación con la implantación que han llevar a cabo de las recomendaciones clave de la CEANS (15 – 20 de septiembre de 2008). Basada en las respuestas de 79 Estados contratantes de la OACI, que representan el 86% del tránsito aéreo regular del mundo en términos de salidas de aeronaves, esta nota prueba que las recomendaciones aprobadas en la CEANS están implantándose en la mayoría de Estados que respondieron al cuestionario.

Medidas: Se invita a la Conferencia a:

- a) examinar la información y el análisis de esta nota;
- b) refrendar la recomendación del párrafo 4; y
- c) aprobar las recomendaciones recogidas en el párrafo 5.

Referencias: El material de consulta sobre la ATConf/6 se encuentra disponible en la página web www.icao.int/meetings/atconf6.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En el curso de la CEANS, celebrada en Montreal del 15 al 20 de septiembre de 2008, se aprobaron 15 recomendaciones, transmitidas a los Estados el 30 de enero de 2009, para su examen y pronta implantación, por vía de la comunicación SD 38/1-09/2.

1.2 Ulteriormente, la Secretaría elaboró dos cuestionarios (véase el Apéndice A) enviados a los Estados a través de las comunicaciones SD 38/4-10/38 y SD 38/4-12/29 de 31 de mayo de 2010 y 13 de abril de 2012, donde se les preguntaba en qué fase de implantación de las recomendaciones de la Conferencia se hallaban.

2. LABOR DE LA OACI

2.1 Dado que las políticas de la OACI en materia de derechos se han elaborado de conformidad con las recomendaciones de las principales conferencias internacionales (siendo la última la CEANS de 2008), los Estados tienen el gran deber moral de garantizar que las prácticas de recuperación de costos de los aeropuertos y servicios de navegación aérea se adecúen a las políticas y orientaciones de la Organización.

2.2 Numerosas organizaciones regionales y asociaciones industriales, tal como el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), han diseñado también políticas y prácticas recomendadas de conformidad con las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082). En este sentido, el ACI y la OACI organizan desde mayo de 2006 un curso especializado sobre derechos aeroportuarios, el único del sector industrial en el que se abordan los aspectos básicos de las políticas de la OACI y en el que se ofrece formación práctica en materia de establecimiento de derechos de los usuarios. 287 profesionales de la aviación procedentes de 91 países han participado en los 16 cursos formativos impartidos hasta la fecha, diseñados en respuesta a la creciente necesidad de la industria de gozar de derechos aeroportuarios equitativos y razonables. Con vistas a una mayor concientización, conocimiento y cumplimiento de sus políticas de derechos, la OACI continuará promoviéndolas, principalmente mediante cursos de formación sobre los derechos de los usuarios.

3. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN

3.1 Por recomendación de la CEANS, avalada por el Consejo de la OACI, se alienta a los Estados a integrar en su legislación, reglamentación y políticas, así como en sus acuerdos de servicios aéreos (ASA), los cuatro principios básicos de la fijación de derechos: no discriminación, relación con los costos, transparencia y consulta con los usuarios, a fin de asegurar el cumplimiento por parte de los explotadores de aeropuertos y de los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP). Además, se solicita a la Secretaría que recopile información de los Estados sobre la implantación de las políticas aplicables a los derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea expuestas en el Doc 9082, la cual se publicará en 2013 a modo de suplemento del citado documento.

3.2 Por lo que respecta a los dos cuestionarios elaborados por la Secretaría, se aunaron datos de 79 Estados contratantes de la OACI, que en conjunto representaban el 86% del tránsito aéreo, expresado en salidas de aeronaves en vuelo regular de líneas aéreas comerciales.

3.3 A continuación, se citan los principales resultados del cuestionario:

- a) en torno al 60% de los Estados muestreados han implantado vigilancia económica en los aeropuertos (61%) y ANSP (59%);
- b) el cumplimiento de las políticas de la OACI recogidas en el Doc 9082 roza dicha tasa de implementación, con el 59% de los Estados adheridos a las políticas destinadas a los aeropuertos y el 63% a los ANSP;
- c) mientras que el 58% de los Estados han consultado con los usuarios en el ámbito de los ANSP, solo el 48% ha hecho lo propio en los aeropuertos;
- d) en torno al 50% de los Estados han integrado en su legislación, reglamentación o políticas los cuatro principios básicos de la fijación de derechos, relativos a la no discriminación, la relación con los costos, la transparencia y la consulta con los usuarios (49% en lo que respecta a aeropuertos y 50% a ANSP), y un porcentaje

inferior lo ha hecho en sus acuerdos de servicios aéreos (45% en lo que atañe a aeropuertos y 48% a ANSP); y

- e) la recomendación sobre el rendimiento económico es la menos implantada de las recomendaciones clave de la CEANS: solo el 47% de los Estados muestreados aseguran la creación e implantación de sistemas de gestión del rendimiento en sus aeropuertos, frente al menos del 45% que aludió a los ANSP.

3.4 En el Apéndice B se muestra el alcance del cuestionario por región y sus resultados a escala mundial relativos la implantación por los Estados de las recomendaciones clave de la CEANS.

4. CONCLUSIONES

4.1 De todo lo anterior, puede concluirse que:

tal y como reflejan las respuestas a los cuestionarios de la OACI, en la mayoría de Estados que respondieron se ha llevado a cabo la implantación mundial de las recomendaciones de la CEANS de 2008, pese a continuar siendo necesario incrementar la tasa de implantación de determinadas recomendaciones.

5. RECOMENDACIONES

5.1 Se proponen a la Conferencia, para su examen, las siguientes recomendaciones:

- a) Los Estados deberían seguir implantando, según proceda y en función de las circunstancias nacionales, las recomendaciones aprobadas en la CEANS. En concreto:
 - i. deberían perfeccionar la implantación de la Recomendación 2 sobre el rendimiento económico de los aeropuertos y ANSP, y la Recomendación 3 de consulta con los usuarios;
 - ii. deberían garantizar que los aeropuertos y ANSP cumplan las políticas de la OACI recogidas en el Doc 9082, reconociendo que fomentan 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;
 - iii. deberían continuar integrando en su legislación, reglamentación o políticas, así como en futuros ASA, los cuatro principios básicos de la fijación de derechos, relativos a la no discriminación, la relación con los costos, la transparencia y la consulta con los usuarios, en aras de garantizar su cumplimiento por los explotadores aeroportuarios y ANSP;
- b) la OACI debería proseguir recabando información estatal acerca de la implantación de las políticas en materia de derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea, según se expone en el Doc 9082 de la Organización;
- c) la OACI debería publicar y actualizar la información con regularidad, a modo de suplemento del Doc 9082;

- d) en colaboración con la industria, la OACI debería adoptar todas las medidas que procedan para garantizar la concientización y el conocimiento generalizados de sus políticas; y
- e) la OACI debería elaborar una disposición en virtud de las recomendaciones de la CEANS, para su inclusión como cláusula normativa opcional en el Modelo de acuerdo de servicios aéreos (MASA).

APÉNDICE A

CUESTIONARIO SOBRE LA APLICACIÓN POR LOS ESTADOS DE LAS RECOMENDACIONES CLAVE ADOPTADAS POR LA CONFERENCIA SOBRE LOS ASPECTOS ECONÓMICOS DE LOS AEROPUERTOS Y LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA (CEANS)

(distribuido a través de la comunicación SD 38/4-12/29, enviada a los Estados el 13 de abril de 2012)

Se ruega complete y reexpida el presente cuestionario a la Sede de la OACI,
a más tardar, **el 25 de mayo de 2012**.

Nota: En el supuesto de haber presentado ya el cuestionario en respuesta a la comunicación a los Estados SD 38/4-10/38 y de no haberse producido cambios desde entonces, no será necesario completarlo. En caso contrario, se ruega complete y presente este cuestionario, a más tardar, el **25 de mayo de 2012**, preferiblemente por correo electrónico (eap@icao.int), fax (+1 514 954-6744) o correo postal.

Estado: _____

RECOMENDACIÓN 1 DE LA CEANS — 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.

1.1 Antes de la CEANS ya se había establecido la vigilancia económica:

- 1.1.1 para el (los) aeropuerto(s) Sí No
1.1.2 para proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) Sí No

1.2 Se ha aplicado la vigilancia económica conforme a las recomendaciones de la CEANS:

- 1.2.1 para el (los) aeropuerto(s) Sí No
1.2.2 para ANSP Sí No

1.3 Se está planificando la aplicación de la vigilancia económica:

- 1.3.1 para el (los) aeropuerto(s) Sí No
1.3.2 para ANSP Sí No

1.4 **Comentarios:**

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.

2.1 Antes de la CEANS ya se había establecido la gestión del rendimiento:

- 2.1.1 para el (los) aeropuerto(s) Sí No
2.1.2 para ANSP Sí No

2.2 La gestión del rendimiento ha sido aplicada conforme a las recomendaciones de la CEANS:

2.2.1 para el (los) aeropuerto(s) Sí No
2.2.2 para ANSP Sí No

2.3 Se ha previsto la aplicación de la gestión del rendimiento:

2.3.1 para el (los) aeropuerto(s) Sí No
2.3.2 para ANSP Sí No

2.4 **Comentarios:**

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.

3.1 Antes de la CEANS ya estaba establecido el proceso de consulta:

3.1.1 para el (los) aeropuerto(s) Sí No
3.1.2 para ANSP Sí No

3.2 El proceso de consulta se ha aplicado conforme a las recomendaciones de la CEANS:

3.2.1 para el (los) aeropuerto(s) Sí No
3.2.2 para ANSP Sí No

3.3 Se está planificando la aplicación del proceso de consulta:

3.3.1 para el (los) aeropuerto(s)

Sí No

3.3.2 para ANSP

Sí No

3.4 **Comentarios:**

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 sobre aviación civil internacional, 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 pertinentes para promover la concientización 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;
- 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.

15.1 Antes de la CEANS se habían implantado las políticas sobre imposición de derechos de la OACI:

15.1.1 para el (los) aeropuerto(s)

Sí No

15.1.2 para ANSP

Sí No

15.2 Se han implantado las políticas de la OACI sobre imposición de derechos, conforme a las recomendaciones de la CEANS:

- 15.2.1 para el (los) aeropuerto(s) Sí No
- 15.2.2 para ANSP Sí No
- 15.3 Se está planificando la implantación de las políticas de la OACI sobre imposición de derechos:
- 15.3.1 para el (los) aeropuerto(s) Sí No
- 15.3.2 para ANSP Sí No
- 15.4 Antes de la CEANS ya se habían incluido en la legislación, reglamentación o políticas nacionales, los cuatro principios principales del Doc 9082:
- 15.4.1 para el (los) aeropuerto(s) Sí No
- 15.4.2 para ANSP Sí No
- 15.5 Ya se han incluido en la legislación, reglamentación o políticas nacionales, los cuatro principios principales del Doc 9082 conforme a las recomendaciones de la CEANS:
- 15.5.1 para el (los) aeropuerto(s) Sí No
- 15.5.2 para ANSP Sí No
- 15.6 Se está planificando incluir en la legislación, reglamentación o políticas nacionales, los cuatro principios principales del Doc 9082:
- 15.6.1 para el (los) aeropuerto(s) Sí No
- 15.6.2 para ANSP Sí No
- 15.7 Antes de la CEANS ya se habían incorporado los cuatro principios principales del Doc 9082 en uno o varios acuerdos de servicios aéreos:
- 15.7.1 para el (los) aeropuerto(s) Sí No
- 15.7.2 para ANSP Sí No
- 15.8 Se han incorporado los cuatro principios principales del Doc 9082 en uno o varios acuerdos de servicios aéreos conforme a las recomendaciones de la CEANS:
- 15.8.1 para el (los) aeropuerto(s) Sí No
- 15.8.2 para ANSP Sí No
- 15.9 Se está planificando incorporar los cuatro principios principales del Doc 9082 en uno o varios acuerdos de servicios aéreos:
- 15.9.1 para el (los) aeropuerto(s) Sí No
- 15.9.2 para ANSP Sí No

15.10 Comentarios:

APÉNDICE B

IMPLANTACIÓN DE LAS RECOMENDACIONES APROBADAS POR LA CONFERENCIA SOBRE LOS ASPECTOS ECONÓMICOS DE LOS AEROPUERTOS Y LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA (CEANS)

1. ALCANCE DEL CUESTIONARIO

1.1 En este Apéndice se presentan los resultados de los cuestionarios sobre la implantación por los Estados de las recomendaciones clave de la CEANS de 2008, basándose en las respuestas de 79 Estados contratantes de la OACI.

1.2 Los resultados por regiones demuestran también ser muy satisfactorios. En cuatro de ellas, a saber, Asia y el Pacífico, Norteamérica, Centroamérica y el Caribe y Sudamérica, los Estados declarantes gestionaron más del 80% del tránsito total de aeronaves comerciales en vuelo regular procedentes de esas regiones. Los Estados africanos declarantes representaron en conjunto unos dos tercios de las salidas de aeronaves desde África, mientras que los resultados de la región de Medio Oriente se basan tan solo en dos Estados declarantes, que no suponen más del 9% de las salidas de aeronaves de la región (véase la Tabla 1).

Tabla 1: Alcance del cuestionario de la CEANS a 1 de noviembre de 2012

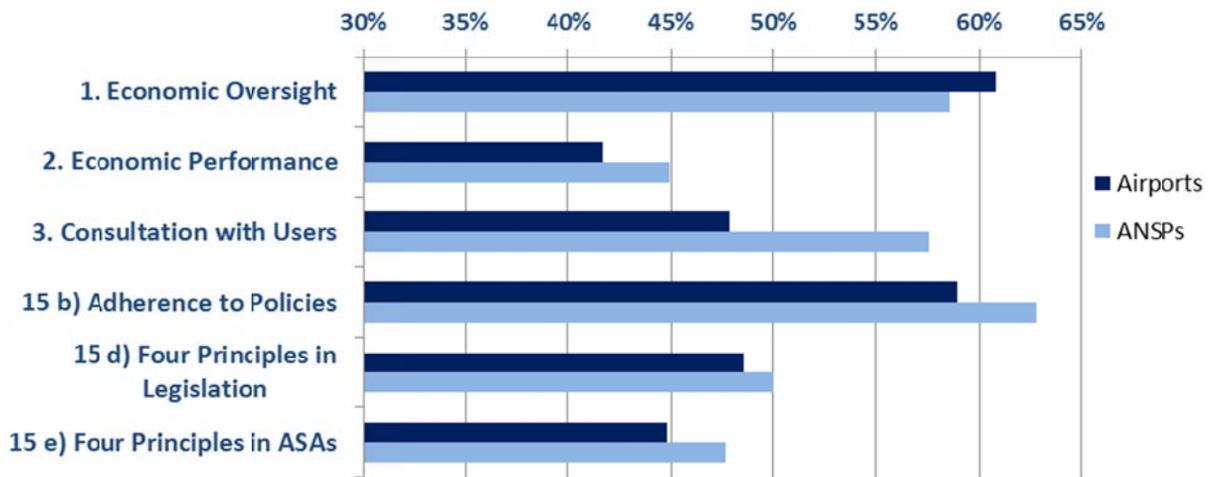
Región	Nº de Estados (total)	Nº de Estados declarantes	Porcentaje de Estados declarantes	Porcentaje de salidas de aeronaves ⁽¹⁾
África	54	16	30%	63%
Asia y el Pacífico	45	18	40%	81%
Europa	45	30	67%	91%
Medio Oriente	13	2	15%	9%
Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC)	21	6	29%	93%
Sudamérica (SAM)	13	7	54%	81%
Mundo	191	79	41%	86%

⁽¹⁾ Solo tránsito de vuelos regulares.

2. RESULTADOS MUNDIALES

2.1 En la Tabla 2 se muestran los resultados a escala mundial de la implantación de las recomendaciones de la CEANS por los Estados muestreados.

Table 2. Implementation of CEANS recommendations *World*

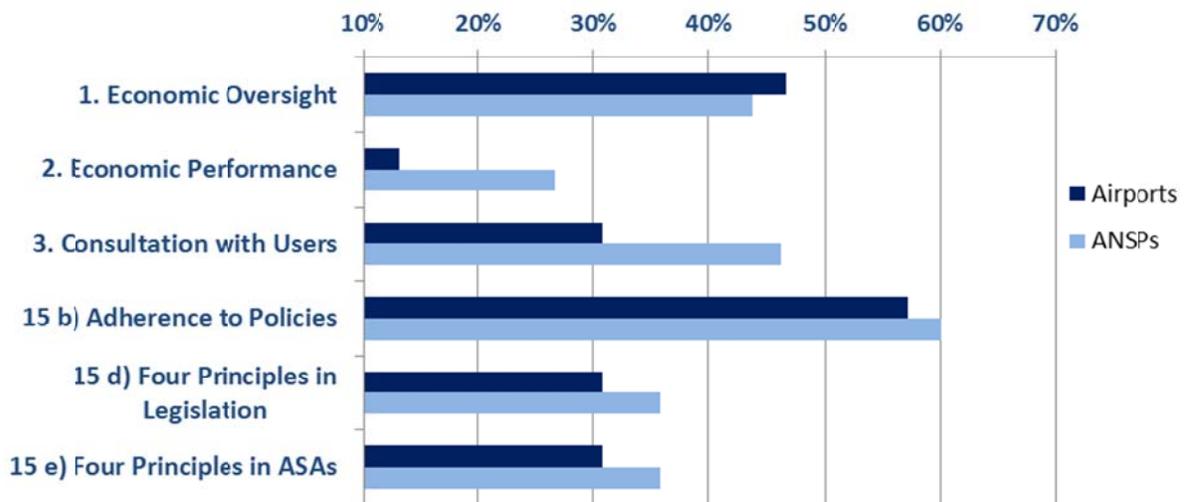


[JBF1]

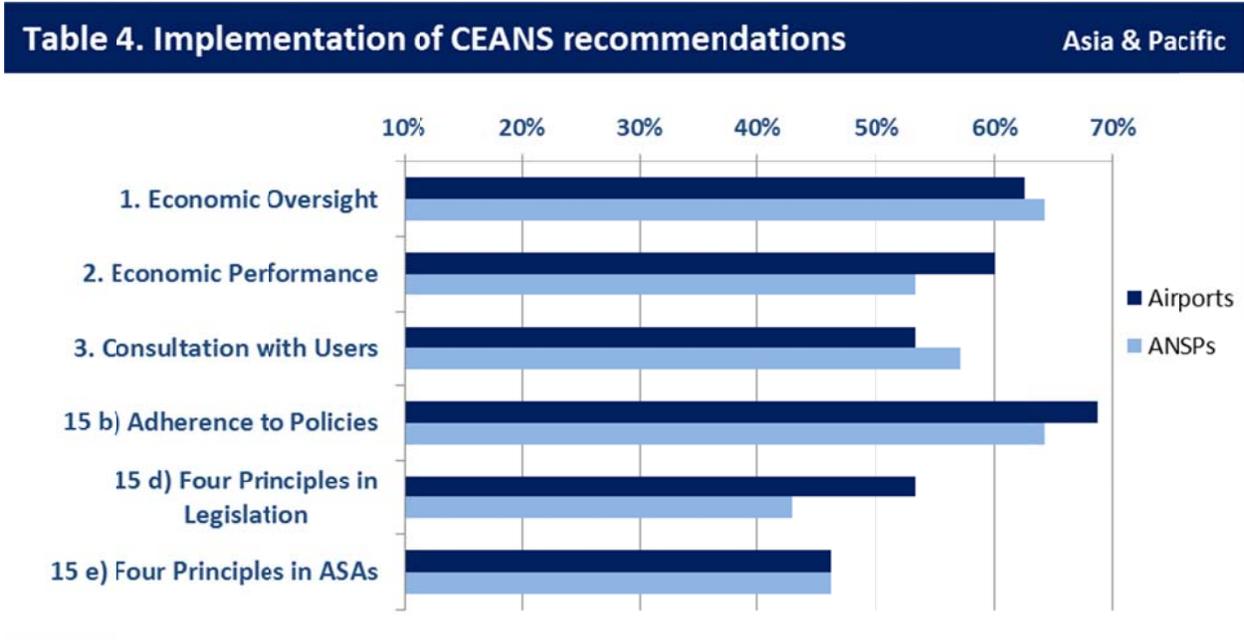
3. RESULTADOS POR REGIONES

3.1 En la tablas 3 a 7 se incluyen los resultados de la implantación de las recomendaciones de la CEANS por región, a excepción de Medio oriente, cuya cifra extremadamente baja de Estados declarantes impide ofrecer datos fiables.

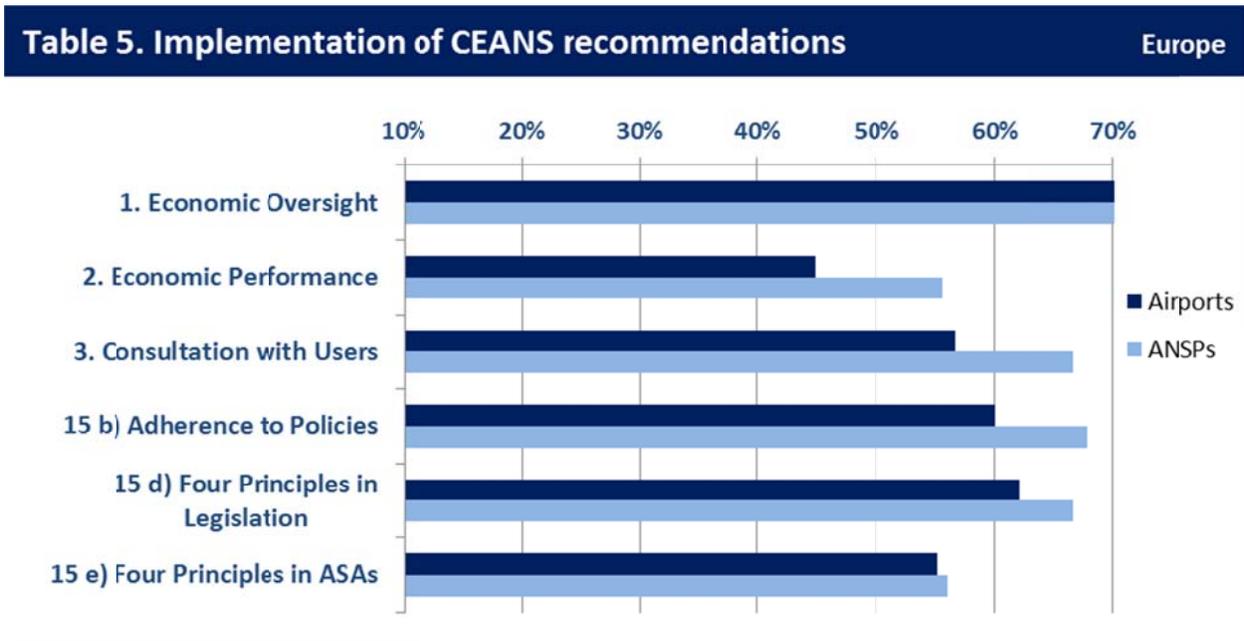
Table 3. Implementation of CEANS recommendations *Africa*



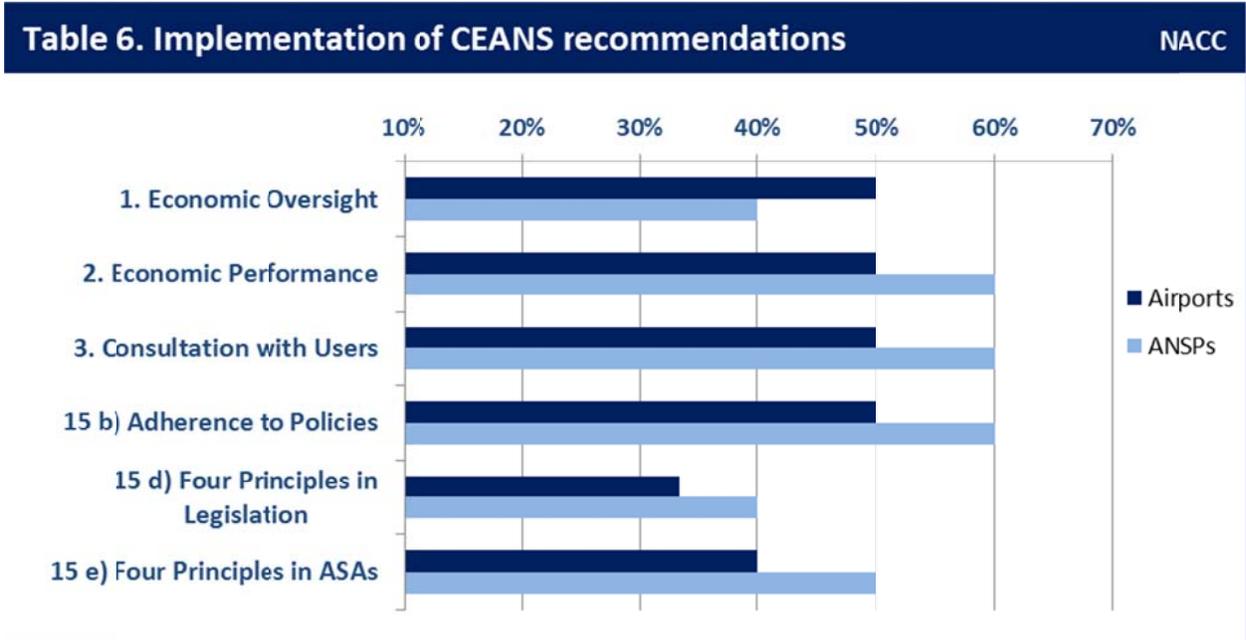
[JBF2]



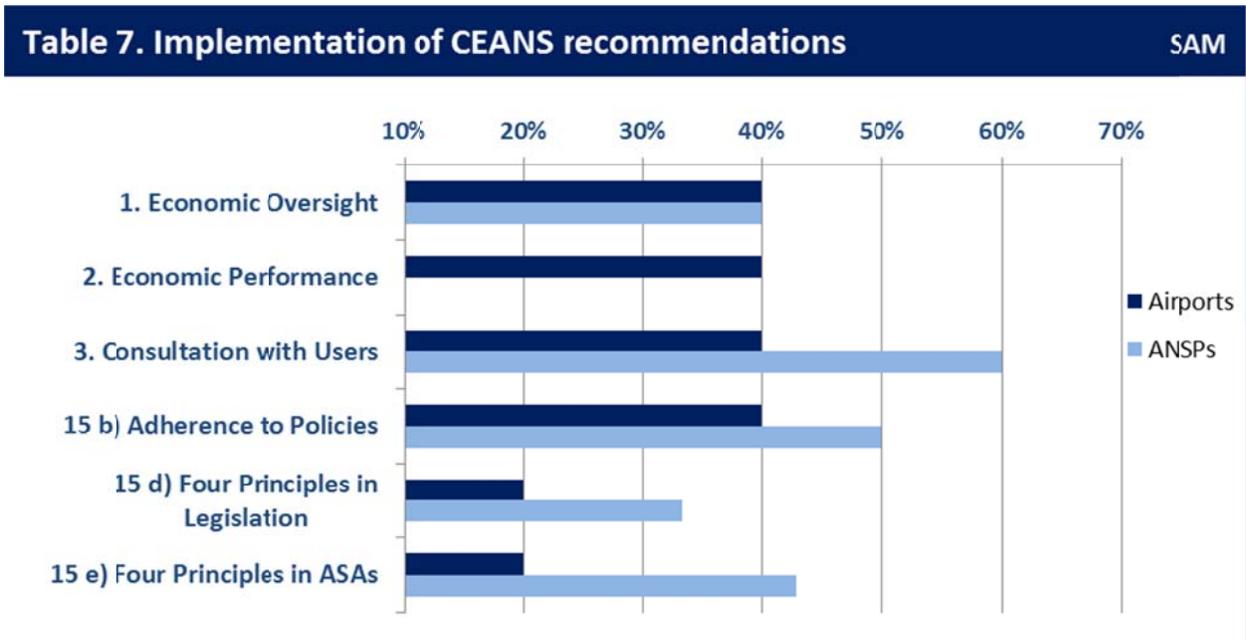
[JBF3]



[JBF4]



[JBF5]



[JBF6]