



CEANS-WP/86  
18/9/08

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

**Montreal, 15 - 20 de septiembre de 2008**

**PROYECTO DE INFORME SOBRE LA INTRODUCCIÓN**

## 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, 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 secretaría 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 eficacia en función de los costos de los aeropuertos y los ANSP, y también como base de decisiones para inversiones. 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 de 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 asignarse 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, que incluyen 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 fondos de contingencia para enfrentar los descensos fuertes no previstos 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 las partes de espacio aéreo y en la fase de vuelo, lo que podría conducir a la introducción de imposición de derechos por zonas (diferenciales). La Conferencia examinará también la pertinencia del elemento del peso de la aeronave en las fórmulas de imposición 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 relativos al medio ambiente 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

Aunque la OACI ha desarrollado 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 privatización, que ha conducido a 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 solo órgano y celebró ... 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, la cual se iniciaría 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 había suspendido la aplicación del Artículo 26 que requiere la preparación de actas resumidas.

### Participantes

5. Estuvieron representados en la Conferencia .... Estados contratantes de la OACI que figuran a continuación:

6. Asistieron a la Conferencia en calidad de observadores .....delegaciones que se reseñan seguidamente:

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. Dan Cogliati (Canadá)
Primera Vicepresidenta:	Sra. Siew Huay Tan (Singapur)
Segundo Vicepresidente:	Sr. Ramesh Lutchmedial (Trinidad y Tabago)

### **Secretaría**

9. La Sra. F. Odotola, 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.-W. Wang, la Sra. H. Biernacki, el Sr. L. Fonseca y el Sr. E. Gngang actuaron como secretarios adjuntos. 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 y 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 el trabajo de la Conferencia.