

**SEMINARIO SOBRE LA GESTIÓN DE AEROPUERTOS
E INSTALACIONES Y SERVICIOS EN RUTA**

(Montreal, 15 - 19 de abril de 2002)

**Cuestión 9 del
orden del día: Gestión financiera de los servicios de navegación aérea**

**FORMULARIOS DE INFORMACIÓN DE TRANSPORTE AÉREO DE LA OACI
“K” ! DATOS FINANCIEROS DE LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA
Y “L” ! ESTADÍSTICAS DE TRÁFICO DE LOS SERVICIOS EN RUTA**

(Nota presentada por la Secretaría)

1. Se acompaña a la presente los formularios utilizados por la OACI para la recopilación regular de los datos financieros de los servicios de navegación aérea, a los cuales se hace referencia en la nota de la Secretaría sobre la cuestión 9 del orden del día en WARFM (Montreal)! WP/1.
2. Estos formularios se presentan al seminario a fin de que los participantes tengan la oportunidad de examinarlos en detalle, obtener las aclaraciones que requieran y hacer comentarios generales y específicos en relación con los mismos.

FORMULARIO DE INFORMACIÓN DE TRANSPORTE AÉREO

DATOS FINANCIEROS DE LOS SERVICIOS
DE NAVEGACIÓN AÉREA

Página ____ de ____

Persona contacto: _____
 Organización: _____
 Teléfono: _____
 Facsímile: _____
 Correo elect.: _____

Estado: _____
 FIR/UIR comprendidas: _____

Si no se dispone de datos exactos, pueden utilizarse datos estimativos, señalándolos con un asterisco (*).

Año finalizado el: _____

PARTE I — INGRESOS

Moneda: _____

Ingresos por función y por partida	Cantidad	
	Subtotal	Total
1. Servicios en ruta		
1.1 Ingresos procedentes de derechos por servicios en ruta		
1.2 Otros ingresos (p. ej., derechos aeroportuarios y por servicios de control de aproximación y de aeródromo)		
2. Servicios de control de aproximación y de aeródromo		
2.1 Ingresos procedentes de derechos por servicios de control de aproximación y de aeródromo		
2.2 Otros ingresos (p. ej., derechos aeroportuarios o por servicios en ruta)		
3. Donaciones y subsidios		
4. Otros ingresos		
5. INGRESOS TOTALES		

PARTE II — GASTOS

Partidas de gastos	Cantidad
1. Explotación y mantenimiento (p. ej., personal, suministros, servicios, etc.)	
2. Gastos generales administrativos	
3. Depreciación o amortización	
4. Intereses	
5. Otros gastos	
6. GASTOS TOTALES	
Asignación de gastos por función (cantidad o porcentaje de los gastos totales)	
6.1 Servicios en ruta	
6.2 Servicios de control de aproximación y de aeródromo	
6.3 Actividades no aeronáuticas	

PARTE III — GASTOS POR SERVICIO

Servicio	Cantidad
1. ATM — Gestión del tránsito aéreo	
2. CNS — Comunicaciones, navegación y vigilancia	
3. MET — Servicios meteorológicos	
4. SAR — Servicios de búsqueda y salvamento	
5. AIS — Servicios de información aeronáutica	
6. TOTAL	

PARTE IV — INVERSIÓN BRUTA DE CAPITAL DURANTE EL AÑO, POR SERVICIO

Servicio	Inversión bruta de capital
1. ATM — Gestión del tránsito aéreo	
2. CNS — Comunicaciones, navegación y vigilancia	
3. MET — Servicios meteorológicos	
4. SAR — Servicios de búsqueda y salvamento	
5. AIS — Servicios de información aeronáutica	
6. TOTAL	

Observaciones (menciónese también toda variación inevitable con respecto a las instrucciones):

Formulario K — Datos financieros de los servicios de navegación aérea

Instrucciones

REQUISITOS DE PRESENTACIÓN

Consideraciones generales

Los Estados contratantes de la OACI deben utilizar el presente formulario para notificar los datos financieros de cada entidad que suministra servicios de navegación aérea, dentro o fuera de su territorio, para la aviación civil internacional.

Los datos notificados deben corresponder al año civil (enero a diciembre). Si esto no fuera posible, la notificación podrá abarcar otro período de 12 meses (p. ej., el del ejercicio económico de la entidad).

Cuando sean varias las entidades que prestan servicios de navegación aérea importantes (ATM, CNS, MET, SAR y AIS), los datos financieros correspondientes a dichas entidades deberían, en la medida de lo posible, combinarse y notificarse en un solo Formulario K. Se ruega enviar todos los datos pertinentes de que se disponga, aun cuando el formulario sólo pueda llenarse parcialmente.

Plazos de presentación

Este formulario debe llenarse anualmente y enviarse de modo que se reciba en la OACI dentro de los seis meses siguientes a la finalización del período de notificación de que se trate.

Envío del formulario por medios electrónicos

De ser posible, convendría que los Estados enviaran los datos solicitados en el formato correspondiente por correo electrónico (sta@icao.int) o por SITA (YULATYA), o bien en disquete. Los ejemplares electrónicos del presente formulario, así como las instrucciones pertinentes, pueden obtenerse en el sitio Web de la OACI (<http://www.icao.int>) o comunicándose con la Secretaría de la OACI. Los Estados preocupados por la seguridad en Internet deberían codificar sus datos empleando identificación digital (encriptación).

ESTADÍSTICAS QUE DEBEN NOTIFICARSE

En los casos en que una misma entidad proporcione datos financieros tanto para el presente formulario como para el Formulario J (Datos financieros de los aeropuertos), es indispensable indicar claramente todos los ingresos, gastos e inversiones que se notifiquen en ambos formularios e incluir las correspondientes cantidades en la sección "Observaciones".

En el *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* (Doc 9161) figuran orientaciones generales sobre la contabilidad y la asignación de los costos de los servicios de navegación aérea.

Todas las cantidades deben notificarse en la moneda en que se lleven las cuentas financieras de los servicios de navegación aérea, y en el correspondiente lugar de la parte superior del formulario debe indicarse dicha moneda.

Parte I — Ingresos

Servicios en ruta (punto 1). Indíquese la suma de los puntos 1.1 y 1.2.

Ingresos procedentes de derechos por servicios en ruta (punto 1.1). Inclúyanse los ingresos procedentes de derechos percibidos específicamente por el suministro de servicios en ruta.

Otros ingresos (punto 1.2). Inclúyanse todos los otros ingresos percibidos por los servicios e instalaciones en ruta, comprendidos los ingresos procedentes de derechos aeroportuarios y de derechos por control de aproximación y de aeródromo asignados a los servicios en ruta.

Servicios de control de aproximación y de aeródromo (punto 2). Indíquese la suma de los puntos 2.1 y 2.2.

Ingresos procedentes de derechos por servicios de control de aproximación y de aeródromo (punto 2.1). Inclúyanse todos los ingresos procedentes de derechos percibidos específicamente por el suministro de servicios de control de aproximación y de aeródromo.

Otros ingresos (punto 2.2). Inclúyanse todos los otros ingresos percibidos por el suministro de servicios de control de aproximación y de aeródromo, comprendidos los ingresos procedentes de derechos aeroportuarios y de derechos por servicios en ruta asignados a los servicios de control de aproximación y de aeródromo.

Donaciones y subsidios (punto 3). Inclúyanse todas las sumas recibidas para sufragar el costo del suministro de servicios de navegación aérea, sin que se exija, a cambio, la transferencia de activo ni el suministro de servicios.

Otros ingresos (punto 4). Inclúyanse todos los ingresos que no se hayan notificado en los puntos 1 a 3, comprendidos, por ejemplo, los ingresos procedentes de consultorías, alquileres y la gestión bancaria o de caja.

Parte II — Gastos

Notifíquense los gastos incluidos en el sistema de contabilidad, además de todos los costos adicionales que se incluyan en la base de costos para fines de imposición de derechos por servicios de navegación aérea.

Partidas de gastos

Explotación y mantenimiento (personal, suministros, servicios, etc.) (punto 1). Inclúyase el costo de emplear personal de explotación y mantenimiento (es decir, remuneraciones directas, seguro social y médico, pensiones, remuneraciones en especie, subsidios de viaje, instrucción del personal, etc.); el costo del suministro de energía para fines de explotación y mantenimiento; el costo de piezas de repuesto y materiales incorporados o utilizados para el mantenimiento de equipo y edificios; los alquileres pagados por locales y equipo; y los derechos por los servicios de explotación y mantenimiento suministrados por terceros. Inclúyase asimismo el costo de servicios y suministros, tales como calefacción, aire acondicionado, alumbrado, agua, limpieza, lavandería, servicios sanitarios, papelería y franqueo.

Gastos generales administrativos (punto 2). Inclúyase el costo de los servicios administrativos ordinarios, tales como administración general, planificación económica, etc., que no se hayan indicado en el punto 1.

Depreciación o amortización (punto 3). Inclúyase la cantidad en que haya disminuido el valor del activo fijo durante el año debido a deterioro, desuso u otros factores que limiten su vida útil. Inclúyase asimismo la cantidad del activo intangible (p. ej., inversiones en proyectos de investigación experimental e instrucción) que se haya cancelado durante el año.

Intereses (punto 4). Inclúyanse los intereses pagados o pagaderos durante el año respecto a la deuda, así como los correspondientes al activo fijo.

Otros gastos (punto 5). Notifíquense los gastos que no se hayan incluido en los puntos 1 a 4.

Asignación de gastos por función (cantidad o porcentaje de los gastos totales). Al notificar la asignación de gastos totales a los servicios en ruta, los servicios de control de aproximación y de aeródromo y las actividades no aeronáuticas, pueden utilizarse cantidades o porcentajes aproximados si se desconocen las cifras reales.

Parte III — Gastos por servicio

Los gastos totales correspondientes a cada uno de los servicios suministrados deben notificarse en los puntos 1 a 5. En el punto 6 debe indicarse la suma de los puntos 1 a 5.

Parte IV — Inversión bruta de capital durante el año, por servicio

El valor del activo fijo adquirido durante el año en relación con cada uno de los servicios suministrados debe notificarse en los puntos 1 a 5. En el punto 6 debe indicarse la suma de los puntos 1 a 5.

DEFINICIONES

Activo fijo. Toda propiedad física de naturaleza permanente, tal como terrenos y mejoras a los mismos, edificios y equipo duradero (maquinaria, vehículos, muebles y enseres, herramientas, etc.). Cuando un activo, tal como un edificio, se esté construyendo gradualmente durante varios años, deben notificarse los gastos de capital correspondientes al año en cuestión en lugar del valor total acumulado una vez que el activo se haya puesto en servicio.

AIS (servicios de información aeronáutica). Personal e instalaciones y servicios empleados para suministrar información relativa a la disponibilidad de instalaciones y servicios de navegación aérea y de sus procedimientos conexos, necesarios para la seguridad, regularidad y eficacia de la navegación aérea (es decir, AIP, AIC, NOTAM, etc.).

ATM (gestión del tránsito aéreo). Personal e instalaciones y servicios empleados para suministrar servicios de tránsito aéreo (ATS), gestión de la afluencia del tránsito aéreo y gestión del espacio aéreo. Los ATS comprenden el servicio de control de tránsito aéreo (servicio de control de área, servicio de control de aproximación o servicio de control de aeródromo), el servicio de información de vuelo (incluyendo el servicio de asesoramiento de tránsito aéreo) y el servicio de alerta.

CNS (comunicaciones, navegación y vigilancia). CNS abarca instalaciones y servicios de comunicaciones, servicios de navegación y sistemas de vigilancia. Las instalaciones y los servicios de comunicaciones pueden clasificarse de manera general en dos categorías principales: servicio fijo aeronáutico y servicio móvil aeronáutico.

Servicio fijo aeronáutico (SFA). Todas las instalaciones y el personal que permiten suministrar servicios de telecomunicaciones entre puntos fijos, tales como AFTN/ATS, la parte terrestre de la ATN y los circuitos orales directos y de datos ATS.

Servicio móvil aeronáutico (SMA). Todas las instalaciones y el personal de tierra empleados para las comunicaciones aeroterrestres y emisiones radiotelefónicas tales como ATIS y VOLMET (es decir, estaciones VHF y HF transmisoras y receptoras). La implantación del SMAS, así como de otros enlaces aeroterrestres ATS y otras subredes de comunicaciones de la futura ATN, añadirá satélites o transpondedores de satélite y las correspondientes estaciones terrenas de tierra.

Los servicios de navegación comprenden el equipo terrestre de radionavegación (p. ej., VOR, DME y NDB) y las ayudas para aproximaciones y aterrizajes de precisión (p. ej., equipo ILS). La implantación del GNSS añadirá las constelaciones de satélites que proporcionan la señal normalizada del servicio de determinación de la posición y los correspondientes sistemas de aumentación necesarios, o sea, aumentaciones basadas en satélites (de área amplia) y en tierra (de área local). Los sistemas de vigilancia comprenden el radar primario de vigilancia (PSR), el radar secundario de vigilancia (SSR), incluyendo el SSR en Modo S, el radar de movimiento en la superficie (SMR) y la vigilancia dependiente automática (ADS), incluyendo la red de apoyo y el personal de mantenimiento correspondientes.

FIR/UIR. Región de información de vuelo/región superior de información de vuelo.

MET (servicios meteorológicos). Los servicios meteorológicos comprenden las instalaciones y los servicios que proporcionan pronósticos, exposiciones verbales y observaciones meteorológicas a la aviación, así como información SIGMET, emisiones VOLMET y otros datos meteorológicos ofrecidos por los Estados para fines aeronáuticos.

SAR (servicios de búsqueda y salvamento). Cualquier dotación civil permanente de equipo y personal destinada a prestar servicios de búsqueda y salvamento.

SÍMBOLOS

Al llenar este formulario se ruega utilizar los siguientes símbolos, según corresponda:

*	Datos estimativos (el asterisco inmediatamente después de la cifra estimativa)
(dejar en blanco)	Categoría no aplicable
n.d.	No se dispone de datos.

Formulario L — Estadísticas de tráfico de los servicios en ruta

Instrucciones

REQUISITOS DE PRESENTACIÓN

Consideraciones generales

Los Estados contratantes de la OACI que suministran servicios de control de área o de información de vuelo para una o varias FIR/UIR dentro de sus territorios o fuera de ellos deben llenar el presente formulario. Los datos notificados deben comprender en conjunto los 12 meses del año civil.

Sólo deben notificarse los vuelos IFR y los vuelos para los cuales se hayan presentado los correspondientes planes de vuelo ante los respectivos centros de control de área o centros de información de vuelo. Los vuelos deben contarse separadamente por cada FIR/UIR que atraviesen.

Plazos de presentación

Este formulario debe llenarse anualmente y enviarse de modo que se reciba en la OACI dentro de los cuatro meses siguientes a la finalización del período de que se trate.

Envío del formulario por medios electrónicos

De ser posible, convendría que los Estados enviaran los datos solicitados en el formato correspondiente por correo electrónico (sta@icao.int) o por SITA (YULATYA), o bien en disquete. Los ejemplares electrónicos del presente formulario, así como las instrucciones pertinentes, pueden obtenerse en el sitio Web de la OACI (<http://www.icao.int>) o comunicándose con la Secretaría de la OACI. Los Estados preocupados por la seguridad en Internet deberían codificar sus datos empleando identificación digital (encriptación).

ESTADÍSTICAS QUE DEBEN NOTIFICARSE

Es sumamente importante que todas las administraciones interesadas presenten este formulario, aun cuando solamente les sea posible notificar parte de los datos solicitados.

DEFINICIONES

Demás vuelos. Todos los vuelos no indicados en las columnas b y c.

FIR/UIR. Región de información de vuelo/región superior de información de vuelo.

Vuelo. El movimiento de una aeronave durante su fase en ruta a través del espacio aéreo de una FIR/UIR. Cada uno de dichos movimientos efectuados después de un aterrizaje dentro de la FIR/UIR habrá de considerarse como un vuelo separado. Los vuelos se clasifican como internacionales o interiores de acuerdo con las siguientes definiciones:

Internacionales. Toda etapa de vuelo que tenga una o ambas terminales en el territorio de un Estado distinto del Estado en el que el transportista tiene su oficina principal.

Interiores. Todas las etapas de vuelo que no puedan clasificarse como internacionales. Las etapas de vuelo interiores comprenden todas las realizadas entre puntos comprendidos dentro de las fronteras nacionales de un Estado por un transportista cuya oficina principal esté en dicho Estado. Las etapas de vuelo realizadas entre un Estado y los territorios que le pertenecen, así como las realizadas entre dos de esos territorios, se clasificarán como interiores. Esto se aplica aun en el caso de etapas que atraviesan aguas internacionales o sobrevuelan el territorio de otro Estado.

Vuelos civiles interiores. Todos los vuelos civiles, incluso los de la aviación general (GA), efectuados totalmente dentro del territorio de un Estado, excepto los vuelos realizados por aeronaves estatales para fines ajenos a lo civil, que deberían notificarse en la columna d — Demás vuelos.

Vuelos civiles internacionales. Todos los vuelos de transporte aéreo civil internacional y todos los vuelos de la aviación general internacional (IGA).

Vuelos IFR. Vuelos realizados de conformidad con las reglas de vuelo por instrumentos.

SÍMBOLOS

Al llenar este formulario se ruega utilizar los siguientes símbolos, según corresponda:

*	Datos estimativos (el asterisco inmediatamente después de la cifra estimativa)
(dejar en blanco)	Categoría no aplicable
n.d.	No se dispone de datos.