

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

(Montreal, 15 -19 de abril de 2002)

**Cuestión 1 del  
orden del día:**

**Criterios de la OACI sobre derechos aeroportuarios**

**Cuestión 7 del  
orden del día:**

**Criterios de la OACI sobre derechos por los servicios de navegación aérea**

**LA APLICACIÓN PRÁCTICA DEL DOC 9082/6 DE LA OACI**

(Nota presentada por Colombia)

**RESUMEN**

Esta nota se refiere a las dificultades que pueden afectar a algunos Estados de la Región Latinoamericana en llevar a la práctica las recomendaciones del Doc 9082/6 y algunas medidas para soslayar estas dificultades.

**1. Principios y directrices del Doc 9082/6**

1.1 El párrafo 15 apartado i) establece como objetivo que no haya discriminación en la aplicación de los derechos.

1.2 En materia de servicios de navegación aérea el párrafo 36 señala “que no debería pretenderse que la aviación civil internacional cubriera los gastos que no le son propiamente asignables, mas específicamente el párrafo 40 establece que la proporción de los costos atribuibles a la aviación civil internacional y a otros usos de las instalaciones y servicios (inclusive la aviación civil nacional, las aeronaves de Estado u otras aeronaves exentas, y los usuarios no aeronáuticos) debería determinarse de tal manera que ningún usuario resulte perjudicado con costos que no corresponda asignarle de acuerdo a sanos principios de contabilidad.

1.3 Por otra parte el apartado i) del párrafo 22 establece que el costo por compartir es el costo total de proporcionar el aeropuerto y sus servicios auxiliares esenciales, incluyendo montos adecuados por costo de capital y depreciación de bienes, así como también el costo de mantenimiento y explotación y los gastos de dirección y administración, pero teniendo siempre en cuenta todos los ingresos, aeronáuticos, mas

---

<sup>1</sup> Colombia proporcionó la versión española.

los aportes provenientes de ingresos no aeronáuticos, derivados de la explotación del aeropuerto, que obtienen sus explotadores. Lo señalado en el párrafo anterior es lo que se ha llamado el principio de caja única, por medio del cual las líneas aéreas internacionales participan de los excedentes de los ingresos no aeronáuticos a través de una reducción de los derechos de aterrizaje y demás derechos que se cobran a los explotadores de aeronaves por el uso de los aeropuertos.

## **2. Situación previa a la aplicación del documento 9082/6**

2.1 La Contabilidad de los Organismos de Aviación Civil encargados de la gestión de Aeropuertos y Servicios de Navegación aérea en algunos países de la Región Latinoamericana, se rige por un presupuesto anual y una contabilidad cuyos registros e informes se orientan a fines de la Administración Pública y las cuentas nacionales, que difícilmente se adecua a las normas requeridos por la aviación civil.

2.2 En efecto no todos los países han podido estructurar un plan de cuentas contable con las cuentas auxiliares de activos fijo que permanentemente identifiquen y valoren a precio de reposición tanto el equipamiento como la infraestructura aeronáutica que soporta los servicios aeroportuarios y de navegación aérea. Algo similar sucede con la identificación de la nómina, a los servicios aeronáuticos.

2.3 Una vez adecuada la contabilidad a los fines de la Aviación Civil es necesario asignar costos, a las diferentes fases del vuelo o actividades, es decir, servicios de torre de control (TWR), aproximación (APP) y ruta (ACC) lo que hace necesario la implementación de costos ABC (Activity Base Cost), con un detallado estudio de las actividades y procesos que se llevan a cabo a nivel de cada uno de los servicios de tránsito aéreo, meteorología aeronáutica, comunicaciones, ayudas a la navegación aérea, etc. a fin de poder asignar la proporción correcta de los costos del personal, activos y gastos directos e indirectos que intervienen en el proceso de otorgamiento de los servicios a los usuarios.

2.4 Por otra parte el requisito de llevar los costos así asignados a las diferentes categorías de usuarios (civil comercial Internacional, civil comercial nacional, aviación general, aviación de estado, etc.) implica tener una base de datos computacional y software que permita el manejo (en el período contable de un año) de cada operación, identificando al usuario, el peso bruto máximo de operación (PBMO) de la aeronave, la distancia recorrida y el origen y destino para discriminar si se trató de una operación nacional o internacional cuando se trata de establecer costos por servicios en ruta. Algo similar ocurre con la contabilización de los costos por cada uno de los servicios aeroportuarios.

## **3. Tarifas, costos y subsidios**

3.1 Una vez que los organismos de aviación civil han adecuado su contabilidad que los organismos de aviación civil han adecuado su contabilidad, obtenido la información de demanda para cada uno de los servicios de navegación aérea y aeropuerto están en condiciones de definir tarifas en función de los costos por el uso de las facilidades otorgadas a los usuarios.

3.2 Pero que sucede en la practica, veamos por ejemplo, las tarifas por servicios de navegación aérea en ruta publicadas en el documento 7100 de la OACI.

**Aeronave MD-80**  
**Peso (Ton) 63.5**  
**Distancia (Km) 600**

<b>Pais</b>	<b>Moneda</b>	<b>Moneda Dólar</b>	<b>Fecha Actualización</b>	<b>Tarifa Us\$ Intern</b>	<b>Tarifa Us\$ Nacional</b>	<b>% Tarifa Nac Vs Int</b>
Bolivia	Peso	5.75	5/03/99	442,74	6,14	1,39%
Argentina	Peso	1,00	31/03/00	239,06	133,35	55,78%
Ecuador	Sucre	25.000,00	27/01/00	120,00	7,92	6,60%
Peru	Sol	3.52	4/01/00	180,00	39,00	21,675
Chile	Peso	256,00	30/06/90	66,00	11,53	17,47%
Colombia	Peso	2.245,00	30/01/01	280,31	65,21	23,26%
<b>Promedio</b>				221	43.9	20%

3.3 Como se puede apreciar en el cuadro, algunos Estados cobran tarifas diferentes a una aeronave en una misma ruta dependiendo si el vuelo es doméstico o internacional. De acuerdo a sanos principios contables, el costo para una misma aeronave en una ruta ya sea en vuelo doméstico o internacional es el mismo, no obstante se cobra diferente llegando en el caso del ejemplo a ser prácticamente la quinta parte.

3.4 Una situación similar se aprecia con relación a los costos y tarifas aeroportuarias. Los organismos de aviación civil son responsables de proveer servicios e infraestructura a nivel nacional con independencia si los niveles de tráfico hacen rentable o no la operación de cada uno de los aeropuertos que conforman la red aeroportuaria. El requisito técnico de la aeronave crítica impuesta por las aerolíneas para operar en un aeropuerto (con independencia de la frecuencia de operación) impone grandes inversiones en infraestructura que difícilmente es recuperable a través de las tarifas aplicadas a los operadores en los aeropuertos de tipo doméstico.