

WEB SITE: *clacsec.lima.icao.int*
E-mail: *clacsec@lima.icao.int*

TELEFONO: (51-1) 422-6905, 422-9367
FAX: (51-1) 422-8236

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/21-NE/03
18/06/08

**VIGÉSIMO PRIMERA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/21)**

(Bogotá, Colombia, 18 al 20 de junio de 2008)

Cuestión 4 del
Orden del Día: **Navegación Aérea**

Cuestión 4.1 del
Orden del Día: **Propuesta alternativa para el desarrollo del “Sistema Regional de Cobro Unificado”**

(Nota de estudio presentada por Brasil – Punto Focal “Navegación aérea”)

Sistema Regional de Cobro Unificado de Derechos

Antecedentes

1. En la Décima Nona reunión del GEPEJTA (Río de Janeiro, 25 al 27 de Abril de 2007), Brasil fue indicado como punto focal para el desarrollo de la cuestión del establecimiento de un Sistema Regional de Cobro Unificado de Derechos por servicios de navegación aérea.
2. El objetivo de la presente Nota es hacer un breve relato del sistema utilizado, actualmente, por las Autoridades Aeronáuticas brasileñas, para cobro de dichos derechos, y proponer la formación de un grupo de trabajo de Expertos a fin de estudiarse la mejor forma de, caso sea conveniente, aprovecharse la experiencia de Brasil para la implantación del Sistema Regional Unificado, haciendo frente a la necesidad de algún Estado que todavía no esté en condiciones de realizar la recuperación de sus propios cargos, o sea, cobrar su derechos sobre los servicios de navegación aérea prestados.

3. La idea de disponerse de un Sistema Regional Unificado para el cobro de derechos por servicios de navegación aérea no es un tema nuevo para Brasil, una vez que, en 1981, fue implementado el Sistema Unificado de Cobro y Recogimiento de Derechos Aeroportuarios sobre el Uso de las Comunicaciones y de los Auxilios a la Navegación Aérea en Ruta – SUCOTAP, que es el instrumento creado para unificar y centralizar, en todo Brasil, las atribuciones de ejecución y coordinación de los cobros de derechos de aterrizaje y permanencia o derechos aeroportuarios, y de derechos de uso de la infraestructura aeronáutica o, simplemente, derechos de navegación aérea.

El Sistema actual en Brasil

4. El Departamento de Control del Espacio Aéreo (DECEA) es la Autoridad Aeronáutica en Brasil responsable por la regulación y provisión de los servicios de control de tránsito aéreo en ruta y en áreas terminales.

5. El DECEA es un órgano militar de la Administración Pública Federal, establecido como Órgano Central y regulador del Sistema de Control de Espacio Aéreo Brasileño – SISCEAB.

6. El SISCEAB es un Sistema que integra los mismos recursos de comunicación, detección y control para las actividades de control de tránsito aéreo y defensa aérea.

7. Los costos de los servicios prestados a la actividad militar son encargados al propio gobierno, sin recuperación de costos. Los salario pagados o los militares que trabajan para el SISCEAB también son pagados por el Gobierno, sin la recuperación de costos.

8. Tomándose en cuenta toda su estructura, el Sistema de Control del Espacio Aéreo Brasileño incluye más de 13.500 personas en su trabajo diario para operar y mantener el control del tránsito aéreo en los 22 millones de km² que están bajo su responsabilidad.

9. Todas las estructuras Del Sistema de Cobro de Derechos implantadas en Brasil se basan en las mismas formas de derechos por servicios de navegación aérea establecidos en recomendaciones de la OACI, es decir:

- a) Los derechos por servicios de control de tránsito aéreo en las áreas terminales; y
- b) Los derechos por servicios de apoyo a la navegación aérea en ruta.

10. Actualmente, el Sistema de Cobro de derechos por servicios de navegación aérea en Brasil se denomina SICOTAN y ha sido desarrollado con tecnologías exclusivamente Nacionales.

11. La metodología de cobro de derechos por servicios de navegación aérea en Brasil tiene por base los eventos reales de vuelos ocurridos, relativos a movimiento de aeronaves.

12. Ese sistema, que todavía se encuentra en fase de implementación, tiene por base los datos generados por el SGTC – Sistema de Gestión de Torres de Control, que es un software igualmente desarrollado por empresas nacionales.

13. El SGTC, instalado en cada TWR, recibe los datos de todos los movimientos de aeronaves de un determinado aeropuerto. Esos datos son introducidos en el sistema por el operador de la torre.

14. Operando en conexión con el SGTC, está el Sistema de colecta y transmisión de informaciones al Banco de Datos de Informaciones de Movimiento de Tránsito Aéreo – BIMTRA, que recibe todos los datos provenientes de todas las TWR del país.
15. Los datos almacenados en el BIMTRA, que son reales, son procesados electrónicamente y enviados directamente al sistema de cobro de derechos, con toda la información necesaria para la emisión de la nota de cobro.
16. Los cobros de los derechos relativos a los sobrevuelos sin aterrizaje también son cobrados por ese sistema.
17. Las informaciones de esos sobrevuelos son colectadas directamente de los Centros de Control de Área, que identifican la entrada de las aeronaves en el espacio aéreo brasileño (ACC Amazónico, ACC Curitiba y ACC Atlántico). Esas informaciones, por su vez, son transmitidas por una red de telecomunicaciones para el Banco de Datos, el cual procesa dichas informaciones y las hace disponibles para facturación.
18. En 2007, el Sistema de cobro registró más de 24.000 movimientos de sobrevuelos sin aterrizaje en todo el espacio aéreo Brasileño. En ese montante, entretanto, están incluidos varios sobrevuelos de aeronaves militares, de aeronaves pertenecientes a Gobiernos de Estados y de la aviación general, exenta de cobro, restando para ser cobrado, todavía, un total superior a 15.000 sobrevuelos, los cuales han sido enviados para cobro por el SICOTAN.
19. Como se puede verificar, el Sistema de Cobro de Tarifas de Brasil, en desarrollo, se encuentra en perfecta armonía con otros sistemas y atiende perfectamente a las necesidades e intereses de Brasil. Por lo tanto, no resulta prudente, en esta oportunidad, que Brasil establezca la creación de un nuevo sistema regional para el cobro de estas tarifas.
20. De la misma forma, la legislación Brasileña está basada en la posibilidad única del Estado cobrar las tarifas por los servicios de navegación aérea prestados.
21. Reconocidamente, existen otros Estados que también ya poseen mecanismos de cobro de tarifas eficientes y semejantes a los de Brasil y que, lógicamente, no pretenden abrir mano de sus atribuciones de cobrar, ellos propios, por los servicios que prestan.
22. Por otro lado, también es un hecho la existencia de Estados que, por varios motivos, no poseen, actualmente, la capacidad de efectuar con eficiencia el cobro de las tarifas de los servicios de navegación aérea, en especial de aquellas relacionadas a los sobrevuelos.
23. Por eso, a nuestro entender, es razonable la propuesta de que se podría crear un Sistema Regional de Cobro Unificado con la finalidad exclusiva de beneficiar aquellos Estados que tengan dificultades de efectuar el cobro de sus tarifas de navegación aérea relativas a los sobrevuelos.
24. Los Estados que ya poseen sistemas con capacidad para realizar el cobro de sus tarifas de navegación aérea no participarían de este sistema.
25. Entendemos, aún, que ese sistema podrá ser establecido como uno de los servicios de una OMR para la región SAM.

Medidas Propuestas al Grupo de Expertos

26. Con vistas a la implementación de un Sistema Regional de Cobro Unificado de Derechos por servicios de navegación aérea, se invita al Grupo de Expertos a componer un grupo de trabajo para definir y proponer todas las acciones necesarias a la institución del citado Sistema Regional.

27. Este Sistema deberá contar con la posibilidad de beneficiar, exclusivamente, los Estados con dificultades de efectuar el cobro de sus tarifas de navegación aérea, en especial de aquellas relacionadas a los sobrevuelos.

28. Dentro del proyecto de implantación de la OMR (Organización Multinacional Regional) y, con este objetivo, Brasil propone presentar, *in loco*, en detalles, el sistema que utiliza y que está operando en este momento.