

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 100, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/20-NE/23
07/02/08

**VIGÉSIMA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/20)**

(Cuenca, Ecuador, 27 al 29 de febrero de 2008)

**Cuestión 6 del
Orden del Día:**

Otros Asuntos.

- **Conferencia OACI sobre aspectos económicos de los aeropuertos y servicios de navegación aérea (Secretaría).**

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

1. Como es de su conocimiento entre el 15 y 20 de septiembre de 2008, se llevará a cabo la Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea (CEANS), en la Sede de la OACI, en Montreal, en la cual se tratarán los principales desafíos económicos y de gestión a los que se enfrentan los Estados en el proceso de comercialización y privatización de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea, y se examinarán las políticas y textos de orientación conexos de la OACI.

2. El orden del día previsto de dicha Conferencia se acompaña como **Adjunto 1**, el cual ha sido elaborado sobre la base de una lista de temas distribuida a los Estados miembros de la OACI y organizaciones internacionales. Asimismo, se ha tenido en cuenta el asesoramiento del Grupo de expertos sobre aspectos económicos de los aeropuertos (AEP) y del Grupo de expertos sobre aspectos económicos de los servicios de navegación aérea (ANSEP).

3. La OACI, a fin de preparar la información de antecedentes para la Conferencia, ha requerido de sus Estados miembros completar, a más tardar el 31 de enero de 2008, la encuesta que figura como **Adjunto 2**, del cual sería conveniente conocer que Estados de la CLAC la han respondido.

4. En conocimiento de la importancia de dicha Conferencia y como en oportunidades anteriores, es conveniente que los Estados miembros de la CLAC mantengan una reunión previa de coordinación y reuniones matutinas mientras dure el evento, si es necesario, con el propósito de definir posiciones y concretar acciones conjuntas respecto a los temas que se vayan a discutir en el transcurso de la Conferencia. Esto, tomando en cuenta la “Directriz de procedimientos para las reuniones de coordinación de la CLAC en las Conferencias Mundiales de la OACI”.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

5. Se invita al Grupo a analizar el Orden del Día de la Conferencia y encargar a la Secretaría y a los Puntos Focales correspondientes la elaboración de los proyectos de notas de estudio a presentar en dicho evento.

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

ORDEN DEL DÍA

**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 operativas 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 de los servicios, la productividad y la relación costo-eficacia 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 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 los Estados cumplan todas las 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 los 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 protección

De conformidad con las políticas de la OACI sobre derechos en concepto de medidas de protección, los costos de las funciones de protección 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 protección.

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 las experiencias de comercialización y analizará su influencia 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 seguirlos. Esta situación podría no mejorar con la tendencia de 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.

— — — — —

ENCUESTA

OBJETIVO

Esta encuesta a los Estados ayudará a la Secretaría de la OACI a preparar la información de antecedentes para la CEANS sobre algunos aspectos organizativos y de reglamentación de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea.

Responder a la OACI para el 31 de enero de 2008

Estado:

ÁMBITO DE APLICACIÓN

Esta encuesta se divide en tres partes. Las Partes 1 y 2 se refieren a los aspectos organizativos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea, respectivamente. La Parte 3 se refiere a las prácticas de reglamentación aplicables a los aeropuertos y a los servicios de navegación aérea del Estado. Toda información o comentario adicional que se desee ofrecer puede incluirse en el cuestionario o proporcionarse en una hoja aparte.

PARTE 1 - AEROPUERTOS

Para responder a las preguntas 1.1 a 1.5 utilícese, de ser posible (y apropiado), UNA copia de esta parte del cuestionario por cada aeropuerto internacional importante o por los aeropuertos internacionales administrados en grupo, especialmente cuando hay diferencias en cuanto a organización y propiedad.

Lista de aeropuertos:

[illegible]

ORGANIZACIÓN

- 1.1 Indíquese a continuación la estructura general de propiedad y explotación del aeropuerto(s), actual y prevista:

		Estructura	
		Actual	Prevista
a)	Ministerio u otra dependencia del gobierno nacional	☐	☐
b)	Dirección de aviación civil	☐	☐
c)	Gobierno regional o municipal	☐	☐
d)	Entidad autónoma de propiedad del gobierno	☐	☐
e)	Explotación privada del(los) aeropuerto(s) mediante un acuerdo de concesión o arrendamiento	☐	☐
f)	Entidad aeroportuaria de propiedad privada	☐	☐
g)	Otra, especifíquese: _____	☐	☐

- 1.2 Indíquese si la propiedad del(los) aeropuerto(s) incluye actualmente, o ha previsto incluir, intereses privados, e indíquese el porcentaje de capital de propiedad de:

		Porcentaje de capital	
		Actual	Previsto
a)	Intereses privados nacionales	%	%
b)	Intereses privados extranjeros	%	%
c)	Gobierno – nacional	%	%
d)	Gobierno – regional o municipal	%	%
e)	Otros, especifíquese: _____	%	%

- 1.3 Indíquese si hay intereses privados, nacionales o extranjeros, que posean la propiedad o exploten algunos de los siguientes servicios:

		Propiedad/explotación	
		Nacional	Extranjero
a)	Toda la infraestructura aeroportuaria	☐	☐
b)	Instalaciones y servicios de terminal de pasajeros	☐	☐
c)	Instalaciones y servicios de terminal de carga	☐	☐
d)	Servicios de escala	☐	☐
e)	Control de tránsito aéreo (incluidas las comunicaciones)	☐	☐
f)	Servicios de seguridad aeroportuaria	☐	☐
g)	Otros, especifíquese: _____	☐	☐

GESTIÓN DEL RENDIMIENTO Y EVALUACIÓN COMPARATIVA

1.4 Indíquese si el(los) aeropuerto(s) utiliza(n), o ha(n) previsto utilizar, mediciones de rendimiento o evaluación comparativa en las siguientes áreas:

		Mediciones	
		Actual	Prevista
a)	Seguridad operacional	☐	☐
b)	Calidad del servicio	☐	☐
c)	Productividad	☐	☐
d)	Relación costo-eficacia	☐	☐
e)	Otras, especifíquese: _____	☐	☐

COMENTARIOS ADICIONALES

1.5 _____

PARTE 2 – SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

FIR(s)/UIR(s) [Región(es) de información de vuelo o región(es) superior(es) de información de vuelo] cubiertas:

ORGANIZACIÓN

2.1 Indíquese a continuación la estructura de propiedad y explotación mediante la cual se proporcionan actualmente los servicios de tránsito aéreo (ATS) en ruta (control de área) así como todo cambio previsto:

		Estructura	
		Actual	Prevista
a)	Ministerio u otra dependencia del gobierno nacional	☐	☐
b)	Dirección de aviación civil	☐	☐
c)	Entidad autónoma de propiedad del gobierno	☐	☐
d)	Organismo internacional de explotación	☐	☐
e)	Entidad de propiedad privada (total o parcial)	☐	☐
f)	Otra, especifíquese: _____	☐	☐

2.2 Indíquese si los servicios de control de aproximación y de aeródromo, incluidas las comunicaciones, actualmente las proporciona:

a)	La administración del aeropuerto	☐
b)	La organización que proporciona servicios ATS en ruta	☐
c)	Otro, especifíquese: _____	☐

2.3 Indíquese si el proveedor ATS mencionado en 2.1 es también el principal proveedor de los siguientes servicios:

a)	COM (Servicios de telecomunicaciones aeronáuticas)	☐
b)	MET (Servicios meteorológicos)	☐
c)	SAR (Servicios de búsqueda y salvamento)	☐
d)	AIS (Servicios de información aeronáutica)	☐

GESTIÓN DEL RENDIMIENTO Y EVALUACIÓN COMPARATIVA

2.4 Indíquese si el proveedor de ATS utiliza, o ha previsto utilizar, mediciones del rendimiento y/o evaluación comparativa en las siguientes áreas:

		Mediciones	
		Actual	Prevista
a)	Seguridad operacional	☐	☐
b)	Calidad del servicio	☐	☐
c)	Productividad	☐	☐
d)	Relación costo-eficacia	☐	☐
e)	Otras, especifíquese: _____	☐	☐

COMENTARIOS ADICIONALES

2.5 _____

PARTE 3 – ASPECTOS DE REGLAMENTACIÓN

- 3.1 Indíquese si los servicios de aeropuerto y/o navegación aérea se proporcionan por separado, o se ha previsto separarlos de las funciones de reglamentación:

Aeropuertos		Servicios de navegación aérea	
Actual	Previsto	Actual	Previsto
☐	☐	☐	☐

- 3.2 Indíquese si su Gobierno cuenta con disposiciones de reglamentación específicas respecto a la vigilancia económica o ha previsto implantarlas (es decir, vigilancia de las prácticas comerciales y operativas de los proveedores de servicios):

Aeropuertos		Servicios de navegación aérea	
Actual	Previsto	Actual	Previsto
☐	☐	☐	☐

En caso de haber marcado algunas de las casillas de esta pregunta, inclúyase a continuación o adjúntese un breve resumen de las disposiciones.

- 3.3 Indíquese si los derechos impuestos al tránsito aéreo (p. ej., derechos por aterrizaje, estacionamiento, servicios a los pasajeros, protección, en ruta y control de aproximación y de aeródromo) los determina:

	Derechos aeroportuarios	Derechos por servicios de navegación aérea
a) El proveedor de servicios aeroportuarios o de navegación aérea independientemente	☐	☐
b) El proveedor de servicios aeroportuarios o de navegación aérea con sujeción a acuerdos con los usuarios	☐	☐
c) El proveedor de servicios aeroportuarios o de navegación aérea con aprobación del gobierno	☐	☐
d) El Gobierno	☐	☐
e) El órgano encargado de la reglamentación económica y la competencia	☐	☐
f) Otro, especifíquese: _____	☐	☐

3.4 Indíquense los principales determinantes y factores aplicados para establecer los derechos aeroportuarios o por servicios de navegación aérea:

	Derechos aeroportuarios	Derechos por servicios de navegación aérea
a) Derechos en función de los costos	☐	☐
b) Derechos en función de los ingresos	☐	☐
c) Un sistema de contabilidad transparente que identifica claramente las fuentes de ingresos y categorías de gastos	☐	☐
d) Factores de reglamentación (p. ej., límite de precios)	☐	☐
e) Ingresos no aeronáuticos utilizados para sufragar la base de costos correspondiente a los derechos fijados (“caja única”)	☐	☐ *
f) Se utilizan las contribuciones de los ingresos no aeronáuticos para sufragar parcialmente la base de costos correspondientes a los derechos fijados (“híbrido”)	☐	☐ *
g) Los ingresos no aeronáuticos no se utilizan para sufragar la base de costos correspondientes a los derechos fijados (“caja doble”)	☐	☐ *
h) Factores intergubernamentales (p. ej.: obligaciones derivadas de acuerdos bilaterales de servicios aéreos; acuerdos regionales sobre política de reglamentación)	☐	☐
i) Otros, especifíquese: _____	☐	☐

(* cuando corresponda)

3.5 Indíquese si se cuenta con un proceso de consulta respecto a la imposición de derechos entre aeropuertos/ANSP y los usuarios y/o organizaciones representantes de los usuarios:

	Derechos aeroportuarios	Derechos por servicios de navegación aérea
a) Consulta obligatoria	☐	☐
b) Consultas periódicas no obligatorias	☐	☐
c) No existe ningún proceso de consulta	☐	☐
d) Otro, especifíquese: _____	☐	☐

ADJUNTO 2

- 3.6 Indíquese si se cuenta con un proceso de consulta respecto al desarrollo de infraestructura entre los aeropuertos/ANSP y los usuarios y/o organizaciones representantes de los usuarios:

	Desarrollo aeroportuario	Desarrollo de los servicios de navegación aérea
a) Consulta obligatoria	☐	☐
b) Consultas periódicas no obligatorias	☐	☐
c) No existe ningún proceso de consulta	☐	☐
d) Otro, especifíquese: _____	☐	☐

COMENTARIOS ADICIONALES

3.7 _____

— FIN —