

Doc 9082



Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea

Aprobado por el Consejo
y publicado por decisión del mismo

Novena edición — 2012

Organización de Aviación Civil Internacional

Doc 9082



Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea

Aprobado por el Consejo
y publicado por decisión del mismo

Novena edición — 2012

Organización de Aviación Civil Internacional

Publicado por separado en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso,
por la ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

La información sobre pedidos y una lista completa de los agentes
de ventas y librerías, pueden obtenerse en el sitio web de la OACI:
www.icao.int.

Sexta edición, 2001
Séptima edición, 2004
Octava edición, 2009
Novena edición, 2012

**Doc 9082, *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios
y por servicios de navegación aérea***

Núm. de pedido: 9082
ISBN 978-92-9249-073-7

© OACI 2012

Reservados todos los derechos. No está permitida la reproducción de ninguna parte de esta publicación, ni su tratamiento informático, ni su transmisión, de ninguna forma ni por ningún medio, sin la autorización previa y por escrito de la Organización de Aviación Civil Internacional.

ÍNDICE

	<i>Página</i>
Preámbulo	(vii)
Sección I. Generalidades	I-1
Consejo	I-1
Alcance y proliferación de los derechos	I-1
Organización y gestión	I-1
Autonomía y privatización	I-1
Cooperación internacional	I-2
Mejores prácticas	I-2
Recaudación de derechos	I-2
Vigilancia económica	I-2
Rendimiento económico y requisitos mínimos de información	I-3
Consulta con los usuarios	I-3
Derechos	I-3
Planificación de aeropuertos y servicios de navegación aérea	I-4
Procedimiento de consulta	I-4
Mecanismo de primera instancia	I-4
Prefinanciamiento de proyectos	I-5
Divisas	I-5
Sección II. Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios	II-1
Base de costos para fijar derechos aeroportuarios	II-1
Sistemas de imposición de derechos aeroportuarios	II-2
Derechos de aterrizaje	II-3
Derechos de estacionamiento y derechos de hangar	II-3
Derechos por servicios a los pasajeros	II-4
Derechos en concepto de medidas de seguridad	II-4
Derechos relacionados con el ruido	II-5
Derechos por emisiones de las aeronaves impuestos para solucionar problemas relativos a la calidad del aire local (LAQ) en los aeropuertos o en sus cercanías	II-5
Desarrollo de los ingresos procedentes de concesiones, alquiler de locales y zonas francas	II-6
Derechos de concesión para el abastecimiento de combustible	II-6
Sección III. Políticas de la OACI sobre derechos por servicios de navegación aérea	III-1
Base de costos para fijar derechos por servicios de navegación aérea	III-1
Asignación de los costos de los servicios de navegación aérea entre los usuarios aeronáuticos	III-2
Sistemas de imposición de derechos por servicios de navegación aérea	III-2
Derechos por control de aproximación y de aeródromo	III-3
Derechos por servicios de navegación aérea en ruta	III-4
Derechos por servicios de navegación aérea utilizados por aeronaves que no sobrevuelan el Estado proveedor	III-4

	<i>Página</i>
Apéndice 1. Guía de las instalaciones y servicios que deberían tenerse en cuenta al determinar los costos aeroportuarios	A1-1
Apéndice 2. Guía de las instalaciones y servicios que deberían tenerse en cuenta al determinar los costos totales de los servicios de navegación aérea	A2-1
Apéndice 3. Glosario.....	A3-1

PREÁMBULO

1. Las Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea contienen las recomendaciones y conclusiones adoptadas por el Consejo como resultado del estudio que permanentemente efectúa la OACI sobre los derechos en relación con la situación económica de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea que se proporcionan a la aviación civil internacional. Dichas políticas, que están destinadas a servir de orientación a los Estados contratantes, se fundan principalmente en las recomendaciones que en esta esfera formulan las diversas Conferencias sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y servicios de navegación aérea que la OACI convoca regularmente. La última de estas conferencias se celebró en Montreal del 15 al 20 de septiembre de 2008 [(véase el *Informe de la Conferencia sobre los aspectos económicos de los aeropuertos y los servicios de navegación aérea (CEANS)* (Doc 9908)]. Por recomendación de la CEANS, avalada por el Consejo de la OACI, se alienta a los Estados a integrar en su legislación, reglamentación y políticas, así como en sus acuerdos de servicios aéreos, los cuatro principios básicos de la fijación de derechos: no discriminación, relación con los costos, transparencia y consulta con los usuarios, a fin de asegurar el cumplimiento por parte de los explotadores de aeropuertos y de los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP).
2. El compromiso de la OACI en lo que atañe a derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea tiene su principal origen en el Artículo 15 — *Derechos aeroportuarios y otros similares*, del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*. Dicho compromiso se ha expresado también en la *Declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo* de la Organización, que se actualiza en cada período de sesiones ordinario de la Asamblea; actualmente en la Resolución A37-20, Apéndice F — *Aeropuertos y servicios de navegación aérea*, se pide al Consejo, entre otras cosas, que se asegure de que la orientación y el asesoramiento contenidos en el Doc 9082 estén actualizados y respondan a las necesidades de los Estados contratantes.
3. El Consejo desea señalar la distinción entre las políticas contenidas en este documento, que se refieren únicamente a los derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea, las políticas sobre derechos de aduana que figuran en el Artículo 24 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, y las políticas y orientación del Consejo sobre impuestos que figuran en *Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional* (Doc 8632), que tratan de los impuestos sobre combustible, lubricantes y otros suministros técnicos semejantes, así como impuestos sobre ingresos de las empresas de transporte aéreo internacional y las aeronaves y otros bienes móviles; y los impuestos sobre la venta y el uso de servicios de transporte aéreo internacional. El Consejo considera que un derecho es un gravamen destinado y aplicado específicamente para sufragar los costos del funcionamiento de las instalaciones y los servicios proporcionados a la aviación civil, y un impuesto es un gravamen destinado a recaudar ingresos para el gobierno nacional o local que generalmente no se aplican a la aviación civil en su totalidad ni en función de los costos.
4. La situación financiera de los aeropuertos y de los ANSP, así como la de sus usuarios primarios, fluctúa según la situación económica mundial, nacional y regional. Los aeropuertos y ANSP tienen una gran proporción de costos fijos financiados principalmente por el tráfico y, por lo tanto, en épocas de menor demanda, tienen el reto de mantener niveles altos de seguridad operacional, de seguridad de la aviación y de calidad del servicio. Los explotadores de aeronaves buscan reducir los derechos que pagan. Se reconoce que es difícil reconciliar el horizonte de planificación a largo plazo de los aeropuertos y ANSP con los requisitos a más corto plazo de los explotadores de aeronaves. Por todo lo anterior, para hacer frente a esos retos es importante contar con el entendimiento mutuo entre proveedores y usuarios.
5. Varios factores influyen considerablemente en la organización y el desarrollo económico de los aeropuertos y servicios de navegación aérea. Entre ellos figuran la creciente liberalización de los servicios aéreos, la

concentración de transportistas aéreos, incluyendo las fusiones y alianzas, cambios en las modalidades de financiación, considerándose que los aeropuertos (en particular) y los ANSP deberían asumir la responsabilidad primaria en materia de financiación de las inversiones en su infraestructura, la gestión de la capacidad y las consideraciones ambientales.

6. Se prevé que aumente el número de entidades autónomas a cargo de aeropuertos y servicios de navegación aérea. Esto da lugar a más situaciones en las que un aeropuerto esté administrado por una entidad diferente a la que presta los servicios de navegación aérea (tanto de aproximación y control de aeródromo como en ruta). Además, se necesitarán recursos adicionales para resolver el problema de la congestión en los aeropuertos y en el espacio aéreo, e implantar sistemas satelitales de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS) y gestión del tránsito aéreo (ATM) basados en el Concepto operacional de ATM mundial, de la OACI, y otras instalaciones y servicios multinacionales.

7. En esas circunstancias, muchos aeropuertos y ANSP consideran necesario aumentar los derechos y, en el caso de los aeropuertos, generar más ingresos de fuentes no aeronáuticas. Sin embargo, reconociendo que los usuarios se enfrentan a restricciones respecto a su selección de aeropuertos y de rutas para los vuelos, se recomienda que se proceda con cautela al tratar de compensar déficits de ingresos y que se tenga en cuenta el impacto del aumento de los derechos para los explotadores de aeronaves y los usuarios finales.

8. Debería haber un equilibrio entre los intereses respectivos de los aeropuertos y los ANSP, por una parte, y los de los explotadores de aeronaves y los usuarios finales por otra, en vista de la importancia que reviste el sistema de transporte aéreo para los Estados, así como su influencia en el fomento del intercambio económico, cultural y social entre Estados. Esto se aplica particularmente en períodos de dificultad económica. Se recomienda por lo tanto que los Estados fomenten una mayor cooperación entre los aeropuertos y los ANSP, y los explotadores de aeronaves, para asegurar que las dificultades económicas que todos enfrentan sean compartidas en forma razonable.

9. Los problemas que surgen al proporcionar y mantener las instalaciones y los servicios aeroportuarios y de navegación aérea requeridos por los planes regionales de navegación aérea son particularmente difíciles para las economías menos avanzadas. Los problemas principales son los limitados recursos financieros disponibles para el desarrollo económico en general, la prioridad más alta atribuida a otros sectores de la economía cuyas actividades se consideran más urgentes, la utilización insuficiente de los aeropuertos y servicios de navegación aérea, el elevado costo de obtener equipo de otros Estados y las dificultades para contratar y mantener suficiente personal competente. El Consejo seguirá tomando decisiones apropiadas con miras a obtener más ayuda para los Estados en cuestión por lo que respecta a la planificación y financiación de la infraestructura de aeropuertos y de navegación aérea, así como a la dotación de recursos humanos adecuados.

10. A raíz de una sugerencia formulada por la Conferencia (CEANS) de 2008, la Secretaría de la OACI recopila información de los Estados sobre la aplicación de los principios aplicables a los derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea expuestos en el presente documento. Esta información se publica en el sitio web de la OACI (<http://www.icao.int>) a modo de suplemento de este documento y se actualiza periódicamente.

11. En el Apéndice 3 figura un glosario de los términos utilizados en el presente documento. Para asistir a los Estados en la aplicación de las políticas, la Secretaría de la OACI preparó y mantiene dos manuales: el *Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos* (Doc 9562) y el *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* (Doc 9161). Las políticas paralelas de la Asamblea y el Consejo sobre reglamentación de los transportistas aéreos figuran en los *Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional* (Doc 9587), así como en el *Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional* (Doc 9626). En todo el mundo, la OACI recopila y publica información sobre los derechos aeroportuarios en la publicación *Tarifas de aeropuertos y de servicios de navegación aérea* (Doc 7100), mientras que los datos financieros y de tráfico de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea se recopilan mediante formularios estadísticos y encuestas periódicas que se publican en los sitios web de la OACI (<http://www.icao.int> y <http://www.icaodata.com>, respectivamente).

SECCIÓN I. GENERALIDADES

Consejo

1. El Consejo alienta enérgicamente a los Estados a que apliquen estas políticas sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea.

Alcance y proliferación de los derechos

2. Se recomienda que los Estados:

- i) permitan la imposición de derechos únicamente con respecto a servicios y funciones que se proporcionan para operaciones de aviación civil, o que tienen relación directa o en definitiva son beneficiosos para las mismas; y
- ii) se abstengan de imponer derechos que discriminen a la aviación civil internacional en relación con otros medios de transporte internacional.

3. Al respecto, el Consejo se preocupa por la proliferación de derechos sobre el tráfico aéreo y observa que la imposición de derechos en una jurisdicción puede dar lugar a la introducción de derechos en otra.

Organización y gestión

Autonomía y privatización

4. La experiencia en el mundo indica que cuando los aeropuertos y los servicios de navegación aérea son explotados por entidades autónomas, su situación financiera global y la eficacia de la gestión en general han mejorado. Estas entidades autónomas fueron establecidas por los gobiernos, si bien muchas, en particular los aeropuertos, se han transferido posteriormente parcial o completamente a empresas privadas.

5. Se recomienda, por consiguiente, que cuando resulte económicamente viable y corresponda a los intereses de los proveedores (aeropuertos y ANSP) y usuarios, los Estados consideren la posibilidad de establecer entidades autónomas para explotar sus aeropuertos o servicios de navegación aérea, reconociéndose que en algunas circunstancias una sola entidad puede explotar tanto aeropuertos como servicios de navegación aérea, y que dicha entidad puede ser una autoridad autónoma de aviación civil.

6. Al considerar la comercialización y privatización de aeropuertos y de ANSP, los Estados deberían tener presente que les incumbe la responsabilidad definitiva de la seguridad operacional, la protección de la aviación y la vigilancia de los aspectos económicos de tales entidades.

7. Cuando un gobierno o intereses privados establezcan una entidad autónoma para explotar aeropuertos o proporcionar servicios de navegación aérea, o ambos, el Estado debería asegurar que se cumplan todas las obligaciones pertinentes del Estado especificadas en el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y sus Anexos, y en los acuerdos de servicios aéreos, y se observen los criterios de la OACI.

Cooperación internacional

8. Se alienta la cooperación internacional en el suministro y explotación de servicios de navegación aérea cuando tal enfoque responda a los intereses de los proveedores y usuarios en cuestión, y con el objeto de facilitar una implantación eficaz y económica del concepto operacional de ATM mundial, de la OACI, sobre la base de la orientación proporcionada en el *Plan mundial de navegación aérea* (Doc 9750). (Véanse también el Preámbulo, párrafo 6 y la Sección I, párrafo 11).

Mejores prácticas

9. Los Estados deberían asegurar la aplicación de las mejores prácticas de buena gobernanza corporativa en los aeropuertos y ANSP, según corresponda. Deberían considerarse los objetivos y responsabilidades de las entidades; los derechos de los accionistas; las responsabilidades de la junta; la función y deber de rendición de cuentas de la administración; las relaciones con las partes interesadas y la divulgación de información.

10. A efectos de promover la transparencia, la eficiencia y la rentabilidad en la prestación de servicios e instalaciones de calidad adecuada, los aeropuertos y ANSP deberían aplicar las mejores prácticas administrativas en todas las áreas de su actividad.

Recaudación de derechos

11. Los Estados deberían asegurar que se cuente con un marco jurídico para la recaudación de derechos. Los aeropuertos y ANSP o el Estado, cuando corresponda, deberían tener un sistema efectivo para la recaudación de derechos. Los sistemas contables deben ser precisos, al igual que la facturación. El sistema debería también incluir un control del crédito y procedimientos de recuperación ejecutables. Se recomienda que la entidad responsable de los servicios de navegación aérea considere la participación en un sistema conjunto de recaudación de derechos, cuando sea ventajoso.

Vigilancia económica

12. Los Estados deberían separar claramente el ejercicio de su responsabilidad de vigilancia económica de la explotación y suministro de aeropuertos y servicios de navegación aérea, delimitando con precisión los respectivos deberes y facultades de cada función.

13. El objetivo principal de la vigilancia económica debería ser lograr un equilibrio entre los intereses de los aeropuertos y de los ANSP, incluyendo los proveedores estatales, y los objetivos de política pública que comprenden, pero no se limitan a los siguientes:

- i) minimizar el riesgo de que los aeropuertos y ANSP apliquen prácticas anticompetitivas o abusen de la posición dominante que puedan tener;
- ii) asegurar la no discriminación y la transparencia en la aplicación de los derechos;
- iii) asegurar que las inversiones en capacidad respondan a la demanda actual y futura de manera eficiente económicamente; y
- iv) proteger los intereses de los pasajeros y de otros usuarios finales.

Para promover el logro de estos objetivos, con arreglo a la modalidad de vigilancia económica adoptada, los Estados deberían asegurar que los aeropuertos y ANSP consulten con los usuarios y que se implanten sistemas adecuados de gestión del rendimiento.

14. Los Estados deberían adoptar la forma de vigilancia económica que se ajuste a sus circunstancias particulares. Al elegir la modalidad de vigilancia económica, deberían tenerse en cuenta el grado de competencia entre proveedores y los costos y beneficios de otras formas de vigilancia, así como los marcos jurídicos, institucionales y de gobernanza. Las intervenciones reguladoras deberían utilizarse únicamente cuando se requieran y limitarse al mínimo posible.

15. Los Estados deberían considerar la adopción de un enfoque regional para la vigilancia económica cuando los Estados individualmente no cuenten con la capacidad para desempeñar adecuadamente sus responsabilidades de vigilancia económica.

Rendimiento económico y requisitos mínimos de información

16. La gestión del rendimiento es una herramienta importante para los proveedores, los usuarios y los órganos de reglamentación. En conformidad con la forma de vigilancia económica que se adopte, los Estados deberían cerciorarse de que los proveedores elaboren e implanten sistemas adecuados de gestión del rendimiento, debiendo en tal sentido:

- i) definir objetivos de rendimiento para lograr, como mínimo, la mejora continua del rendimiento en cuatro áreas clave de rendimiento (KPA), a saber, la seguridad operacional, la calidad del servicio, la productividad y la rentabilidad, pudiendo los Estados seleccionar además otros KPA según sus propios objetivos y circunstancias particulares;
- ii) para cada una de las KPA definidas, seleccionar e informar por lo menos un indicador de rendimiento pertinente y el objetivo fijado;
- iii) aplicar los resultados para evaluar y mejorar los objetivos de rendimiento; y
- iv) emprender consultas con los usuarios y demás partes interesadas para lograr un buen entendimiento mutuo y consenso, cuando corresponda, sobre las metas de rendimiento, los niveles de rendimiento fijados como objetivos y los planes para alcanzarlos.

Consulta con los usuarios¹

Derechos

17. Es importante consultar a los usuarios de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea antes de introducir cambios en los sistemas de imposición de derechos o en los niveles de los derechos.

18. El propósito de la consulta es asegurar que el proveedor proporcione a los usuarios información adecuada relativa a los cambios propuestos y considere debidamente los puntos de vista de los usuarios y las consecuencia que los derechos tendrán para ellos. Es deseable que los proveedores y los usuarios estén de acuerdo. Sin embargo, si no se llega a un acuerdo, el proveedor puede imponer los derechos de que se trate, sujeto al derecho de apelación o a la determinación de un órgano independiente del proveedor, si lo hubiere. Si no hay un mecanismo de apelación, es aun más importante que proveedores y usuarios hagan lo posible por alcanzar un acuerdo sobre todo cambio en los sistemas de imposición de derechos o niveles de los mismos antes de su introducción.

1. La consulta con los usuarios debería abarcar todos los aspectos de los derechos que figuran en este documento de política en los que se establezcan principios relativos a las consultas.

Planificación de aeropuertos y servicios de navegación aérea

19. También se debería consultar a los usuarios o a las organizaciones que los representan respecto a los planes de ampliación de la capacidad y de inversión. La finalidad de dicha consulta es asegurar que los proyectos en cuestión satisfagan las necesidades de capacidad presente y futura, y que los usuarios sean conscientes de las posibles repercusiones financieras. De igual manera, a fin de facilitar el proceso de planificación, los usuarios, en particular los explotadores de aeronaves, deberían proporcionar a los distintos proveedores información anticipada sobre su planificación, con base en pronósticos de 5 a 10 años. La información debería incluir los tipos, características y cantidad de aeronaves que prevén utilizar en el futuro, el crecimiento previsto de los movimientos de aeronaves, y pasajeros y carga por tramitar.

20. Los datos comercialmente delicados que alguna de las partes divulgue deberían protegerse debidamente para no desincentivar las consultas.

Procedimiento de consulta

21. Cuando no exista ningún mecanismo de cooperación entre proveedores y usuarios que sea aceptable a todas las partes interesadas, se alienta a los Estados a asegurarse de que los proveedores establezcan un procedimiento regular y claramente definido para la consulta de los usuarios. Los procedimientos específicos para asegurar una consulta efectiva se determinarán caso por caso teniendo en cuenta la forma de vigilancia económica adoptada en el Estado. En los procedimientos de cada aeropuerto y espacio aéreo se deberá también tener en cuenta el volumen y magnitud de las actividades del aeropuerto y del ANSP. Con arreglo a tales consideraciones, se recomienda que:

- i) Cuando un proveedor u otra entidad competente prevea una revisión de los derechos o la imposición de otros nuevos, normalmente debería darse aviso a los usuarios o a las organizaciones que los representan con una antelación mínima de cuatro meses, de conformidad con los reglamentos vigentes en cada Estado.
- ii) Ante tal revisión de derechos existentes o imposición de nuevos derechos, debería darse a los usuarios la oportunidad de expresar sus puntos de vista y consultar con el proveedor o entidad competente. Deberá proporcionarse a los usuarios información transparente y suficiente sobre los aspectos financieros y operacionales y toda otra información pertinente, a fin de permitirles formular comentarios fundados.
- iii) Debería darse a los usuarios un aviso previo razonable de por lo menos un mes de la decisión final que se adopte sobre toda revisión de derechos o imposición de nuevos derechos. Dicho período de un mes no necesita añadirse a los cuatro meses prescritos en i).
- iv) En general, las consultas deberían aclarar el carácter de las propuestas, las partes que más probablemente se verán afectadas, las cuestiones específicas sobre las cuales se solicita opinión y los plazos fijados para las respuestas. Debería darse a todas las partes interesadas la oportunidad de presentar sus opiniones. En la documentación se hará constar la justificación de la decisión que se adopte.

Mecanismo de primera instancia

22. Para proteger los intereses de los aeropuertos, los ANSP y los usuarios, podría ser necesario designar una parte neutral a nivel nacional para prevenir y resolver controversias sobre los derechos antes de que pasen al ámbito internacional. Ese mecanismo de primera instancia debería ser flexible y concentrarse en la conciliación o

mediación, pero con posibilidad de arbitraje si el Estado en cuestión así lo decidiera. El mecanismo, de ser necesario, debería establecerse de manera compatible con la forma de vigilancia económica que se adopte.

Prefinanciamiento de proyectos

23. El prefinanciamiento a través de derechos no debería usarse para recuperar totalmente los costos antes de poner en servicio un aeropuerto nuevo o instalaciones de navegación aérea o infraestructura nuevas, aunque puede aceptarse en circunstancias específicas, después de haber contemplado posibles fuentes no aeronáuticas de ingresos, cuando esto pueda asistir en el financiamiento de inversiones grandes a largo plazo, siempre que se establezcan salvaguardias estrictas, incluyendo las siguientes:

- i) una vigilancia económica eficaz y transparente de los derechos y de los servicios correspondientes, así como gestión del rendimiento;
- ii) una contabilidad completa y transparente, con garantías de que los derechos resultantes se estén destinando y sigan destinándose a servicios o proyectos de aviación civil;
- iii) la consulta anticipada, transparente y sustancial por parte de los proveedores y, en la mayor medida posible, un acuerdo con los usuarios con respecto a los proyectos importantes que se están financiando anticipadamente; y
- iv) la aplicación por un periodo de tiempo limitado, de modo que los usuarios se beneficien con derechos reducidos y, al cambiar los derechos, con una transición más fácil de la que se produciría si se cambiaran una vez en pie las instalaciones o la infraestructura nuevas.

Divisas

24. Se recomienda que:

- i) en circunstancias normales, los derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea se expresen y se paguen en la moneda nacional del Estado en cuestión;
- ii) en circunstancias especiales, por ejemplo cuando las condiciones económicas no estén estables, cuando un Estado proponga o permita la denominación de los derechos en una moneda que no sea la nacional, los explotadores de aeronaves puedan utilizar la misma moneda y el mismo tipo de cambio para sus ventas locales de billetes;
- iii) se tomen todas las medidas posibles para eliminar los obstáculos que impidan que un explotador de aeronaves basado en un Estado pueda transferir en moneda convertible sus ingresos netos por ventas en otro Estado; y
- iv) en el caso de derechos que se cobren regionalmente (por ej. en nombre de varios Estados o en un organismo conjunto), se consideren las posibles ventajas, tanto para los proveedores como para los usuarios, de denominar y pagar los derechos en una sola moneda convertible².

2. El documento *Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional* (Doc 9587) contiene información adicional sobre la conversión de divisas, la transferencia de ganancias y el pago de gastos locales.

SECCIÓN II. POLÍTICAS DE LA OACI SOBRE DERECHOS AEROPORTUARIOS

Base de costos para fijar derechos aeroportuarios

1. Como principio general conviene que, cuando un aeropuerto esté abierto al tráfico internacional, los usuarios asuman plenamente la parte equitativa que les corresponde del costo que supone proporcionar el aeropuerto. Es importante, por consiguiente, que los aeropuertos mantengan cuentas que proporcionen información adecuada a las necesidades, tanto de los aeropuertos como de los usuarios, y que las instalaciones y servicios relacionados con los derechos aeroportuarios se identifiquen en la forma más precisa posible. Al determinar y asignar el costo total que debe recuperarse mediante derechos impuestos a los servicios aéreos internacionales, puede utilizarse como guía general la lista que figura en el Apéndice 1, respecto a las instalaciones y servicios que deben tomarse en consideración. Los aeropuertos deben llevar cuentas que proporcionen una base satisfactoria para la determinación y asignación de los costos que haya que recuperar, deben asimismo publicar regularmente sus estados financieros y proporcionar a los usuarios, durante las consultas, información financiera apropiada¹. Además, se recomienda que los Estados consideren la posibilidad de que los aeropuertos, cuando fuere apropiado, apliquen normas de contabilidad aceptadas internacionalmente.

2. Al determinar la base de costos para la imposición de derechos aeroportuarios, deberían aplicarse los siguientes principios:

- i) El costo por asignar 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 los costos de mantenimiento, explotación, dirección y administración. En conformidad con la forma de vigilancia económica que se adopte, esos costos pueden compensarse con ingresos no aeronáuticos.
- ii) En general, no deberían cobrarse derechos por el suministro de instalaciones y servicios que los explotadores de aeronaves y otros usuarios del aeropuerto, incluyendo los usuarios finales, no utilicen, aparte de los previstos y puestos en servicio de acuerdo con el plan regional de navegación aérea.
- iii) Sólo deberían incluirse aquellas instalaciones y servicios utilizados por los servicios aéreos internacionales, y debería excluirse el costo de las instalaciones o edificios exclusivamente alquilados u ocupados, por los cuales se cobren derechos aparte.
- iv) Si bien los aeropuertos deben registrar sus costos con un nivel de detalle suficiente para facilitar las consultas, la transparencia y la vigilancia económica, en determinadas circunstancias puede resultar conveniente reagrupar las bases de costos a los fines de la fijación de los derechos. Tal agregación habrá de seguir un criterio lógico y mantener la transparencia, y acompañarse de las salvaguardias que pudieran corresponder para favorecer las consultas y, siempre que sea posible, los acuerdos con los usuarios, de modo de evitar que se discrimine entre los usuarios al fijar los derechos.
- v) Debería considerarse una asignación de costos respecto al espacio o instalaciones utilizados por las autoridades gubernamentales.

1. La orientación sobre contabilidad contenida en el *Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos* (Doc 9562) puede ser útil en este contexto, aunque esto podría enfocarse de otras formas.

- vi) La proporción de los costos asignables a las diversas categorías de usuarios, incluyendo las aeronaves de Estado, debería determinarse de manera equitativa, a fin de que ningún usuario resulte perjudicado con costos que no corresponda asignarle de acuerdo con sanos principios de contabilidad.
- vii) Los costos relativos al control de aproximación y de aeródromo deberían identificarse separadamente. (En el párrafo 7 de la Sección III se tratan los principios aplicables a la recuperación de dichos costos).
- viii) Los aeropuertos tienen la posibilidad de generar ingresos superiores a la totalidad de los gastos directos e indirectos de explotación (incluyendo los gastos generales, administrativos, etc.), y así obtener beneficios razonables sobre el activo a un nivel que permita conseguir financiamiento eficiente en los mercados de capital con el objeto de invertir en infraestructuras aeroportuarias nuevas o ampliadas y, cuando corresponda, remunerar debidamente a los accionistas del aeropuerto.
- ix) No debería tenerse en cuenta la capacidad de pago del usuario antes de haberse calculado y distribuido debidamente todos los costos en forma objetiva. En esa etapa, debería tomarse en consideración la capacidad contributiva de los Estados y de las comunidades en cuestión, quedando entendido que, si así lo desea, todo Estado o autoridad fiscal puede recuperar menos de sus costos totales en reconocimiento de los beneficios locales, regionales o nacionales recibidos.
- x) A discreción del Estado, los costos directamente relacionados con las funciones de vigilancia (de la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y económica) de los servicios aeroportuarios pueden incluirse en la base de costos del aeropuerto.

Sistemas de imposición de derechos aeroportuarios

3. Los sistemas de imposición de derechos en los aeropuertos internacionales deberían elegirse de acuerdo con los siguientes principios:

- i) Todo sistema de imposición de derechos debería, en la medida de lo posible, ser simple y adecuado para su aplicación general en los aeropuertos internacionales.
- ii) Los derechos no deberían imponerse de forma tal que desaliente la utilización de instalaciones y servicios necesarios para la seguridad, tales como la iluminación y las ayudas para la navegación.
- iii) Los derechos deberían determinarse basándose en principios de contabilidad sanos y pueden reflejar principios económicos, según se requiera, a condición de que éstos se armonicen con el Artículo 15 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y otros principios en el presente documento.
- iv) En materia de derechos, no debe haber discriminación entre usuarios extranjeros y usuarios que tengan la nacionalidad del Estado en el que está situado el aeropuerto, que se dediquen a servicios internacionales similares, ni tampoco entre dos o más usuarios extranjeros.
- v) En conformidad con la forma de vigilancia económica que se adopte, los Estados deberían evaluar, caso por caso, y según las circunstancias locales o nacionales, los efectos positivos o negativos de la aplicación de derechos diferenciales en los aeropuertos. Los Estados deberían asegurar la transparencia en la finalidad, el establecimiento y los criterios de los derechos diferenciales. Sin perjuicio de los sistemas de derechos modulados, los costos asociados a tales derechos diferenciales no deberían asignarse a usuarios que no se benefician de ellos. Los derechos ofrecidos para atraer o mantener nuevos servicios aéreos sólo deberían mantenerse temporalmente.

- vi) Para evitar trastornos indebidos a los usuarios, los aumentos de los derechos se introducirán paulatinamente; no obstante, se reconoce que en ciertas circunstancias puede ser necesario apartarse de este proceder.
- vii) Cuando los derechos sean impuestos por diferentes entidades en un aeropuerto, en la medida de lo posible deberían consolidarse para fines de facturación. Los ingresos combinados deberían distribuirse como corresponda entre las entidades.
- viii) Debería mantenerse la máxima flexibilidad en la aplicación de los métodos de imposición a fin de permitir la introducción de técnicas mejoradas a medida que vayan surgiendo.
- ix) Los derechos aeroportuarios impuestos a la aviación civil internacional, incluida la aviación de negocios, deberían fijarse de manera razonable, teniendo en cuenta el costo de las instalaciones y servicios necesarios y utilizados, así como el objetivo de fomentar el sano desarrollo de la aviación civil internacional en su totalidad.

Derechos de aterrizaje

4. Al establecer los derechos de aterrizaje deberían tenerse en cuenta los principios que se indican a continuación:

- i) Los derechos de aterrizaje deberían basarse en la fórmula del peso de la aeronave. Debería usarse la masa máxima certificada de despegue inscrita en el certificado de aeronavegabilidad (o en otro documento prescrito), considerando al mismo tiempo las restricciones locales que puedan afectar a la masa máxima de despegue de la aeronave. En ciertas circunstancias, como en los aeropuertos congestionados y durante los períodos de máxima actividad, debería permitirse fijar un derecho fijo por aeronave, o un derecho fijo combinado con un elemento relacionado con el peso.
- ii) Cuando se impongan derechos de control de aproximación y de aeródromo, ya sea como parte de los derechos de aterrizaje o separadamente, éstos deberían ser compatibles con las políticas sobre derechos por servicios de navegación aérea (véase el párrafo 7 de la Sección III).
- iii) La longitud de la etapa de vuelo no debería considerarse al determinar los derechos de aterrizaje.

Derechos de estacionamiento y derechos de hangar

5. Al establecer los derechos de estacionamiento y los derechos de hangar deberían aplicarse los siguientes principios:

- i) En lo posible, deberían utilizarse la masa máxima admisible de despegue o las dimensiones de la aeronave (espacio que ocupa) y la duración de su estancia para determinar los derechos por estacionamiento, hangares y almacenamiento a largo plazo de aeronaves.
- ii) Todo período de estacionamiento gratuito para las aeronaves, inmediatamente después del aterrizaje, debería determinarse localmente considerando los horarios de las mismas, la disponibilidad de espacio y otros factores pertinentes.

Derechos por servicios a los pasajeros

6. Debería considerarse la eficiencia de la recaudación de derechos impuestos a los pasajeros para evitar colas y demoras en los aeropuertos. Si la recaudación de una tasa de servicio directamente de los pasajeros en un aeropuerto causa este tipo de problemas de facilitación, se recomienda que, cuando sea factible, esos derechos se cobren por intermedio de los explotadores de aeronaves. Debería insistirse en la necesidad de realizar consultas entre las entidades aeroportuarias y los usuarios a nivel local, a fin de mitigar los problemas de la recaudación.

Derechos en concepto de medidas de seguridad

7. Incumbe a los Estados asegurar la aplicación de medidas de seguridad adecuadas en los aeropuertos, de conformidad con las disposiciones del Anexo 17 — *Seguridad*, al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*. Los Estados pueden delegar las distintas funciones de seguridad en organismos tales como las entidades aeroportuarias, los explotadores de aeronaves y la policía de la localidad. Corresponde a los Estados determinar las circunstancias y la medida en que el costo del suministro de instalaciones y servicios de seguridad debería ser asumido por el Estado, las autoridades aeroportuarias u otros organismos responsables. Respecto a la recuperación de tales gastos de los usuarios, deberían aplicarse los siguientes principios generales:

- i) Deberían celebrarse consultas antes de que los gastos relativos a las medidas de seguridad sean asumidos por los aeropuertos, los explotadores de aeronaves u otras entidades.
- ii) Las entidades interesadas podrían recuperar de los usuarios los gastos relativos a las medidas de seguridad en los aeropuertos de manera justa y equitativa, a condición de que se celebren consultas al respecto.
- iii) Los derechos aplicados por servicios de seguridad o la transferencia del costo de las medidas de seguridad a proveedores, explotadores de aeronaves y/o usuarios finales deberían estar directamente relacionados con los costos que supone proporcionar los servicios de seguridad en cuestión y tendrían que servir para recuperar tan sólo los gastos correspondientes.
- iv) La aviación civil no debería cubrir ningún gasto que se realice en relación con las funciones más generales de seguridad que los Estados llevan a cabo, tales como la vigilancia general, la recopilación de información de inteligencia y la seguridad nacional.
- v) No debería existir discriminación alguna entre las diversas categorías de usuarios cuando se impongan derechos por el nivel de seguridad proporcionado. Además, cuando se incurra en gastos adicionales en concepto de medidas de seguridad extraordinarias, proporcionadas de manera regular a determinados usuarios a solicitud de los mismos, podrá recabarse de dichos usuarios el monto correspondiente.
- vi) Cuando los gastos de seguridad de los aeropuertos se recuperen mediante derechos, el método de imposición debería ser discrecional, pero tales derechos deberían basarse en el número de pasajeros o en el peso de la aeronave, o bien en una combinación de ambos factores. Los gastos de seguridad imputables a los arrendatarios establecidos en el aeropuerto podrían recuperarse en concepto de alquileres u otros derechos.
- vii) Los derechos en concepto de medidas de seguridad podrían recaudarse en forma de recargo a otros derechos existentes o como derechos aparte, debiéndose, sin embargo, proporcionar una identificación de los costos por separado y las especificaciones pertinentes.

Derechos relacionados con el ruido

8. Aunque se está logrando reducir el ruido de las aeronaves en su fuente misma, muchos aeropuertos tendrán que seguir aplicando medidas para atenuar o evitar el ruido. Los gastos correspondientes a la aplicación de dichas medidas pueden, a discreción de los Estados, imputarse a los aeropuertos y recuperarse de los usuarios. Los Estados gozan de la latitud necesaria para determinar el método de recuperación de costos y de imposición apropiado a las circunstancias locales. Cuando sea necesario imponer derechos relacionados con el ruido, deberían realizarse consultas respecto a las partidas de gastos que deben recuperarse de los usuarios y aplicarse los principios siguientes:

- i) Que los derechos relacionados con el ruido sólo se cobren en los aeropuertos en que haya problemas de ruido y que se destinen a recuperar únicamente los gastos en que se haya incurrido para mitigarlos o evitarlos.
- ii) Que los derechos relacionados con el ruido se relacionen con los derechos de aterrizaje, por ejemplo como recargos o rebajas, teniéndose en cuenta las disposiciones sobre homologación en cuanto al ruido del Anexo 16 — *Protección del medio ambiente*, al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, por lo que se refiere a los niveles de ruido de las aeronaves.
- iii) Que los derechos relacionados con el ruido no se impongan discriminando entre los usuarios, ni sean tan elevados que resulten prohibitivos para la explotación de determinadas aeronaves.

Derechos por emisiones de las aeronaves impuestos para solucionar problemas relativos a la calidad del aire local (LAQ) en los aeropuertos o en sus cercanías

9. Aunque se está reduciendo la cantidad de ciertos contaminantes emitidos por los motores de las aeronaves que afectan a la LAQ mediante diversas medidas de orden técnico u operacional, algunos Estados podrían optar por imponer derechos por emisiones de aeronaves para reducir los problemas relacionados con la calidad del aire local en los aeropuertos o en sus cercanías. Los costos correspondientes a la mitigación o prevención del problema pueden, a discreción de los Estados, imputarse a los aeropuertos y recuperarse de los usuarios. Los Estados gozan de la flexibilidad necesaria para determinar el método de recuperación de costos y de imposición apropiado a las circunstancias locales². Cuando sea necesario imponer derechos por emisiones que afectan a la LAQ, deberían aplicarse los principios siguientes:

- i) Que los derechos por emisiones que afectan a la LAQ se impongan únicamente en los aeropuertos en que se haya determinado que existen o se prevén problemas en la LAQ y se destinen a recuperar únicamente los costos inherentes a las medidas aplicadas para mitigar o prevenir el daño causado por las aeronaves.
- ii) Que la base de costos para fijar los derechos se establezca con transparencia y se calcule con precisión la parte directamente atribuible a las aeronaves.
- iii) Que se realicen consultas con las partes interesadas antes de imponer cargos a los usuarios.
- iv) Que los derechos por emisiones que afectan a la LAQ se destinen a solucionar el problema relativo a la LAQ en forma económica.

2. En el documento *Orientación sobre derechos por emisiones de las aeronaves relacionados con la calidad del aire local* (Doc 9884) figuran orientaciones adicionales sobre los derechos por emisiones que afectan la LAQ.

- v) Que los derechos por emisiones que afectan a la LAQ apunten a recuperar de los usuarios, de manera justa y equitativa, los costos de la solución de los problemas relativos a la LAQ en los aeropuertos en la proporción atribuible a estos últimos; que no se apliquen en forma discriminatoria respecto de los usuarios, ni sean tan elevados que resulten prohibitivos para la explotación de determinadas aeronaves.
- vi) Que, al imponer los derechos por emisiones que afectan a la LAQ, se preste atención especial a la necesidad de reducir su impacto potencial en el mundo en desarrollo.
- vii) Que, bien que se opte por combinar los derechos por emisiones que afectan a la LAQ con los derechos de aterrizaje, sea mediante recargos o rebajas, o por aplicar derechos por separado, siempre que sea posible relacionarlos adecuadamente con sus costos.
- viii) Que el cuadro de derechos relacionados con las emisiones que se impongan a las aeronaves se base en datos que reflejen con la mayor exactitud las operaciones reales de las aeronaves. En caso de no contarse con dichos datos, deberá utilizarse el tiempo en modo del ciclo de aterrizaje y despegue (LTO) normalizado de la OACI (Anexo 16 — *Protección del medio ambiente*, Volumen II — *Emisiones de los motores de las aeronaves*, del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*).
- ix) Que los Estados que impongan derechos por emisiones que afectan a la LAQ a las aeronaves que realizan operaciones internacionales notifiquen anualmente a la OACI la existencia de dichos regímenes de imposición. La autoridad recaudadora llevará registro de los derechos recaudados y de la utilización de los fondos para poner tal información a disposición de todos los usuarios.

Desarrollo de los ingresos procedentes de concesiones, alquiler de locales y zonas francas

10. Los ingresos derivados de fuentes tales como concesiones, alquiler de locales y zonas francas son importantes para los aeropuertos. Se recomienda que, a excepción de las concesiones directamente relacionadas con la explotación de los servicios de transporte aéreo, como el suministro de combustible y de alimentos a bordo y los servicios de escala, los ingresos no aeronáuticos se desarrollen plenamente, teniendo en cuenta los intereses y las necesidades de los pasajeros y del público, y asegurando la eficiencia de la terminal³.

Derechos de concesión para el abastecimiento de combustible

11. Cuando se impongan derechos por el abastecimiento de combustible, las autoridades aeroportuarias deberían reconocerlos como derechos de concesión de carácter aeronáutico. Los concesionarios de combustible no deberían añadirlos automáticamente al precio del combustible abonado por los explotadores de aeronaves, aunque sí pueden incluirlos apropiadamente como un elemento de sus gastos al negociar los precios del suministro de combustible con los explotadores de aeronaves. El monto de los derechos por el abastecimiento de combustible podría reflejar el valor de las concesiones otorgadas a las empresas de combustible y guardar relación con el costo de las instalaciones y servicios proporcionados, cuando corresponda. Otra posibilidad consistiría en estudiar la sustitución, en

3. Al proyectar y fijar los derechos por las concesiones directamente relacionadas con el funcionamiento de los servicios de transporte aéreo, podrían consultarse los textos de orientación pertinentes contenidos en el *Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos* (Doc 9562) y la cláusula modelo sobre servicios de escala para aplicación opcional en los acuerdos sobre servicios aéreos que figura en los *Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional* (Doc 9587).

los casos en que sea factible, de los derechos por el abastecimiento de combustible por derechos de concesión fijos en que se tenga en cuenta el valor de la concesión y el costo de las instalaciones y servicios que pudieran prestarse. Cuando se imponga ese tipo de derechos o pagos, éstos deberían fijarse de manera que se eviten efectos discriminatorios, directos o indirectos, tanto para los proveedores de combustible como para los explotadores de aeronaves, y se evite que los mismos se conviertan en un obstáculo para el progreso de la aviación civil.

SECCIÓN III. POLÍTICAS DE LA OACI SOBRE DERECHOS POR SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

Base de costos para fijar derechos por servicios de navegación aérea

1. Como principio general, cuando se provean servicios de navegación aérea para uso internacional, el Estado puede exigir a los usuarios de tales servicios que sufraguen una parte de los costos que se les puedan atribuir debidamente. Al mismo tiempo, no debería pedirse a la aviación civil internacional que cubra los costos que no se les puedan atribuir debidamente. Los Estados deberían asegurar que los ANSP lleven su contabilidad, cuando sea apropiado, de manera conforme con normas contables aceptadas internacionalmente, para asegurar que los derechos por servicios de navegación aérea que se impongan a la aviación civil internacional se calculen correctamente.
2. Un sistema equitativo de recuperación de costos podría incluir derechos basados en la asignación de los costos totales de los servicios de navegación aérea incurridos para beneficio de los usuarios. La lista que figura en el Apéndice 2 puede servir de guía general sobre las instalaciones y servicios que deben contabilizarse.
3. Al establecer la base de costos para la imposición de derechos por servicios de navegación aérea, deberían aplicarse los principios siguientes:
 - i) El costo que se ha de asignar es el costo total que supone proporcionar los servicios de navegación aérea, incluyendo montos adecuados por costos de capital y depreciación de bienes, así como los gastos de mantenimiento, explotación, gestión y administración.
 - ii) Los costos que se han de considerar deben ser los calculados en relación con las instalaciones y servicios, incluyendo los servicios de satélites, previstos y establecidos con arreglo a los planes regionales de navegación aérea de la OACI, complementados, en caso necesario, de conformidad con recomendaciones formuladas por la pertinente reunión regional de navegación aérea de la OACI, y aprobadas por el Consejo. Debería excluirse cualquier otra instalación o servicio, a menos que se proporcione a petición de los explotadores de aeronaves, y debería excluirse también el costo de las instalaciones o servicios proporcionados mediante contrato o por los propios transportistas, así como todo gasto excesivo imputable a su construcción, funcionamiento o mantenimiento.
 - iii) Los costos de los servicios de navegación aérea proporcionados durante la fases en ruta, de aproximación y de aeródromo de las operaciones de las aeronaves deberían identificarse por separado, cuando sea posible.
 - iv) Los costos de servicios de apoyo tales como los servicios meteorológicos (MET) para la aviación, los servicios de información aeronáutica (AIS) y otros, también deberían identificarse por separado.
 - v) Los costos de ciertas medidas de seguridad de carácter preventivo para el suministro de servicios de navegación aérea, que están específicamente relacionados con la aviación civil y que se prestan en forma habitual, podrán incluirse en la base de costos para la fijación de derechos por servicios de navegación aérea en la medida en que no hayan sido ya considerados en el contexto de medidas relacionadas con la seguridad operacional. La aviación civil no debería cubrir ningún gasto que se realice en relación con las funciones más generales de seguridad que los Estados llevan a cabo, tales como la vigilancia general, la recopilación de información de inteligencia y la seguridad nacional. Además, los costos relacionados con la seguridad aeroportuaria no deberían combinarse con los costos de seguridad registrados en relación con instalaciones o servicios de navegación aérea.

- vi) Los servicios de navegación aérea podrán producir suficientes ingresos para exceder todos los gastos de explotación directos e indirectos y permitir así un rendimiento razonable del activo (antes de deducir los impuestos y el costo del capital), para obtener un financiamiento eficiente de inversiones en nueva infraestructura para los servicios de navegación aérea o en modernización de la existente.
 - vii) A discreción del Estado, los costos directamente relacionados con las funciones de vigilancia (de la seguridad operacional, seguridad de la aviación y económica) de los servicios de navegación aérea pueden incluirse en la base de costos de los ANSP.
4. Al determinar los costos que deben recuperarse de los usuarios:
- i) Los Estados podrían decidir recuperar algo menos que los costos totales, en reconocimiento de beneficios locales, regionales o nacionales. Todo cambio para la recuperación total de los costos debería efectuarse gradualmente.
 - ii) Le incumbe a cada Estado decidir si deben imponerse derechos por servicios de navegación aérea, así como las circunstancias y niveles de dicha imposición. Se reconoce que se justifica particularmente el hecho de que los Estados situados en regiones del mundo en desarrollo, donde es difícil financiar y mantener los servicios de navegación aérea, soliciten a los explotadores de aeronaves internacionales que asuman, mediante derechos, una parte equitativa del costo de dichos servicios.

Asignación de los costos de los servicios de navegación aérea entre los usuarios aeronáuticos

5. La asignación de los costos de los servicios de navegación aérea entre los usuarios aeronáuticos debería efectuarse de manera equitativa. La proporción de los costos atribuibles a la aviación civil internacional y a otros (incluyendo la aviación civil nacional, las aeronaves de Estado u otras aeronaves exentas, y usuarios no aeronáuticos) debería determinarse de tal manera que ningún usuario resulte perjudicado con costos que no corresponda asignarle de acuerdo con principios de contabilidad sanos. Se recomienda además que los Estados mantengan datos básicos de utilización de los servicios de navegación aérea, cuando esa información sea pertinente para la asignación y recuperación de los costos. Tales datos podrían incluir el número de vuelos por categoría de usuario, nacional o internacional, así como las distancias recorridas y el tipo o peso de la aeronave¹.

Sistemas de imposición de derechos por servicios de navegación aérea

6. Los Estados deberían asegurar que los sistemas utilizados para la imposición de derechos por servicios de navegación aérea se establezcan de acuerdo con los siguientes principios:
- i) Todo sistema de imposición debería, en lo posible, ser sencillo, equitativo y, respecto a los derechos por servicios de navegación aérea en ruta, apropiado para su aplicación general, por lo menos regionalmente. Los gastos administrativos de la recaudación no deberían exceder de una proporción razonable de los derechos percibidos.

1. En el *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* (Doc 9161) figura orientación sobre la asignación de costos, si bien los Estados pueden aplicar cualquier método de contabilidad que, a su juicio, satisfaga sus requisitos particulares.

- ii) No deberían imponerse derechos de forma tal que desalienten la utilización de las instalaciones y servicios necesarios para la seguridad o la introducción de nuevas ayudas y técnicas. Las instalaciones o servicios previstos en los planes regionales de navegación aérea de la OACI o en recomendaciones de la pertinente conferencia regional de navegación aérea de la OACI, aprobadas por el Consejo, se consideran necesarios para la seguridad y eficiencia.
- iii) Los derechos deberían determinarse basándose en principios de contabilidad sanos y pueden reflejar principios económicos, según se requiera, a condición de que éstos se armonicen con el Artículo 15 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y otros principios de las presentes políticas.
- iv) En materia de derechos, no debe haber discriminación entre usuarios extranjeros y usuarios que tengan la misma nacionalidad del Estado o Estados que tengan la responsabilidad de proporcionar los servicios de navegación aérea y que se dediquen a operaciones internacionales similares, ni tampoco entre dos o más usuarios extranjeros.
- v) En conformidad con la forma de vigilancia económica que se adopte, los Estados deberían evaluar, caso por caso, y según las circunstancias locales o nacionales, los efectos positivos o negativos de la aplicación de derechos diferenciales por los servicios de navegación aérea. Los Estados deberían asegurar la transparencia en la finalidad, el establecimiento y los criterios de los derechos diferenciales. Sin perjuicio de los sistemas de derechos modulados, los costos asociados a tales derechos diferenciales no deberían asignarse a usuarios que no se beneficien de ellos. Los derechos ofrecidos para atraer o mantener nuevos servicios aéreos sólo deberían mantenerse temporalmente.
- vi) En los sistemas de imposición debería tenerse en cuenta el costo de proporcionar servicios de navegación aérea y la eficacia de los servicios prestados.
- vii) Cuando se introduzcan sistemas de imposición o se modifiquen significativamente los existentes, debería tenerse en cuenta el impacto económico y financiero, tanto para los usuarios como para el Estado o Estados proveedores. Para evitar trastornos indebidos a los usuarios, los aumentos de los derechos deberían hacerse gradualmente; no obstante, se reconoce que en algunas circunstancias puede ser necesario apartarse de esta forma de proceder.
- viii) Los derechos deberían establecerse de modo que no se cobre dos veces por la misma utilización de una instalación o servicio. En los casos en que ciertas instalaciones o servicios tengan una doble función (p. ej., control de aproximación y de aeródromo, así como control de tránsito aéreo en ruta), su costo debería asignarse equitativamente para fines de imposición de derechos.
- ix) Los derechos impuestos a la aviación general internacional, incluida la aviación de negocios, deberían fijarse de manera razonable, teniendo en cuenta el costo de las instalaciones y servicios necesarios y utilizados, así como el objetivo de fomentar el sano desarrollo de la aviación civil internacional en su totalidad.
- x) Los Estados deberían evitar la segmentación de las regiones de información de vuelo (FIR) únicamente para generar ingresos no relacionados con los costos del suministro de servicios.

Derechos por control de aproximación y de aeródromo

7. Cuando se impongan derechos por control de aproximación y de aeródromo, ya sea como parte de los derechos de aterrizaje o separadamente, en la medida de lo posible, tales derechos deberían consistir en un elemento único de los derechos de aterrizaje o en derechos únicos por vuelo, pudiendo tenerse en cuenta el peso de la aeronave, pero en menos que en proporción directa.

Derechos por servicios de navegación aérea en ruta

8. Los derechos por servicios de navegación aérea en ruta deberían, en la medida de lo posible, consistir en un derecho único por vuelo por todos los servicios de navegación aérea en ruta prestados a nivel nacional o regional. Estos podrían basarse esencialmente en:

- i) La distancia volada dentro de un área definida.
- ii) El peso de la aeronave.

El elemento de la distancia volada, si se utiliza, debería aplicarse mediante una escala de distancias basada en las distancias ortodrómicas u otras comúnmente aceptadas. Si se utiliza el elemento del peso de la aeronave, debería aplicarse mediante una escala de peso, basada en intervalos amplios, que debería, en lo posible, normalizarse. En esta escala de pesos debería tenerse en cuenta, en forma menos que proporcional, la capacidad relativa de productividad de los diversos tipos de aeronave de que se trate.

9. Sin perjuicio de las directrices indicadas anteriormente, que constituyen un sistema de imposición de derechos de aplicación general, se reconoce que:

- i) Las características de un espacio aéreo particular determinarán el método de imposición más apropiado para el mismo, teniendo en cuenta el tipo de tráfico, las distancias voladas, y las características de las aeronaves que utilizan dicho espacio aéreo.
- ii) Cuando las distancias voladas o los tipos de aeronaves sean sensiblemente homogéneos, podrá prescindirse de los factores distancia y peso, separada o conjuntamente, según corresponda.
- iii) En algunas circunstancias puede considerarse apropiado utilizar una combinación de derechos por vuelo uniformes y derechos basados en los parámetros que se recomiendan más arriba a fin de reconocer la existencia de un elemento de costos fijos en el suministro de servicios de tránsito aéreo.

**Derechos por servicios de navegación aérea utilizados por aeronaves
que no sobrevuelen el Estado proveedor**

10. Los proveedores de servicios de navegación aérea para uso internacional podrían exigir que todos los usuarios pagaran su parte del costo que representa el suministro de dichos servicios, sin tener en cuenta si la utilización se lleva a cabo o no sobre el territorio del Estado proveedor. Así, cuando un Estado haya aceptado la responsabilidad de suministrar servicios de navegación aérea en ruta sobre otro Estado, sobre alta mar o en algún espacio aéreo de soberanía indeterminada (de conformidad con las disposiciones del Anexo 11 — *Servicios de tránsito aéreo*, al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, y los acuerdos regionales de navegación aérea aprobados por el Consejo), el Estado en cuestión podrá imponer derechos a todos los usuarios por los servicios prestados. Un Estado puede delegar en otro Estado o en un organismo la prerrogativa de imponer derechos en su nombre.

11. La recaudación de derechos por servicios de navegación aérea en los casos en que la aeronave no sobrevuela el territorio del Estado proveedor presenta problemas difíciles y complejos. Corresponde a los Estados hallar los mecanismos bilaterales o regionales apropiados a fin de que se organicen reuniones entre los Estados proveedores y los Estados de los usuarios, con miras a lograr el acuerdo más amplio posible por lo que respecta a las instalaciones y servicios proporcionados, a los derechos que se impondrán y a los correspondientes métodos de recaudación.

Apéndice 1

GUÍA DE LAS INSTALACIONES Y SERVICIOS QUE DEBERÍAN TENERSE EN CUENTA AL DETERMINAR LOS COSTOS AEROPORTUARIOS¹

Instalaciones y servicios de aproximación, aterrizaje y despegue

Zona de aterrizaje con aproximación libre de obstáculos y calles de rodaje con el necesario drenaje, vallas, etc. Asimismo, luces de aproximación, aterrizaje, rodaje y despegue, así como comunicaciones y otras ayudas especiales para la aproximación, aterrizaje y despegue (proporcionados a veces por una entidad distinta de la que explota el aeropuerto).

Control de aproximación y de aeródromo: control de tránsito aéreo para la aproximación, aterrizaje, rodaje y despegue con los servicios de apoyo de comunicaciones, navegación y vigilancia necesarios. (El control de aproximación y de aeródromo es a veces total o parcialmente proporcionado por una entidad distinta de la que explota el aeropuerto. Véase también el Apéndice 2).

Servicios meteorológicos (MET) (proporcionados a menudo por una entidad distinta de la que explota el aeropuerto). (Véase también el Apéndice 2 a fin de determinar los casos en que deben asignarse los costos de dichos servicios, proporcionalmente a su utilización para operaciones aeroportuarias).

Servicios de extinción de incendios y de ambulancia de retén.

Terminales, estacionamientos para aeronaves, hangares y otras instalaciones y servicios que se proporcionan a los explotadores de aeronaves

Salas de espera y vestíbulos para los pasajeros y el público, con la debida calefacción, iluminación, servicio de limpieza, vías de acceso, etc.

Locales destinados a oficinas de explotadores de aeronaves, mostradores de tráfico y tripulaciones, y para el despacho de pasajeros y carga.

Servicios para el despacho de pasajeros y carga, así como el equipo necesario.

Servicios especiales para aeronaves (aire acondicionado, limpieza, etc.).

Remolque de aeronaves y otros servicios conexos.

Locales para el estacionamiento y almacenamiento a largo plazo de aeronaves.

Hangar, taller, depósitos, garajes y otros locales de estacionamiento técnico.

1. En el *Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos*, (Doc 9562), se proporciona orientación más amplia sobre contabilidad aeroportuaria.

Terrenos arrendados a explotadores de aeronaves con diversos fines.

Abastecimiento de combustible para aeronaves (normalmente mediante concesiones) y otros suministros técnicos, así como mantenimiento y reparación de aeronaves.

Instalaciones de comunicaciones (mensajes de las empresas explotadoras de aeronaves — Clase B).

Servicios generales como los de alumbrado, calefacción, energía eléctrica y combustible para calefacción.

Medidas, equipo, instalaciones y personal para las siguientes funciones de seguridad

Control de seguridad, incluyendo la inspección/de los pasajeros y su equipaje de mano.

Control de seguridad, incluyendo la inspección del equipaje de bodega.

Control de seguridad de la carga, el correo y otros artículos.

Control de seguridad del personal de aeropuertos y de líneas aéreas.

Vigilancia de la aeronave y de las zonas de seguridad restringidas.

Verificación de antecedentes de las personas que tienen acceso a las zonas de seguridad restringidas.

Sistemas de identificación con fines de seguridad en los aeropuertos.

Capacitación del personal de seguridad.

Nota.— Estas funciones se relacionan con las normas y métodos recomendados del Anexo 17 de la OACI (y las definiciones que se utilizan en él) que impone a todo Estado contratante que tenga como su objetivo primordial la seguridad de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra y el público en general en todos los asuntos relacionados con la salvaguarda contra los actos de interferencia ilícita en la aviación civil.

Locales no destinados a los explotadores de aeronaves

Locales para fines no aeronáuticos como tiendas, hoteles, restaurantes, empresas de transporte terrestre, bancos/oficinas de cambio, correos y telecomunicaciones.

Servicios que el público paga directamente (estacionamiento, visitas turísticas, etc.).

Locales para las actividades gubernamentales necesarias, tales como aduanas, inmigración, sanidad, cuarentena agrícola, etc.

Terrenos no arrendados a los explotadores de aeronaves (incluidos derechos de pastoreo, etc.).

Atenuación y prevención del ruido

Sistemas para la medición del ruido, equipo para la supresión del mismo y barreras sónicas.

Terrenos o propiedades adquiridos alrededor de los aeropuertos.

Insonorización de edificios ubicados en las proximidades de los aeropuertos y medidas de atenuación del ruido, incluidas aquellas dimanantes de exigencias legales o gubernamentales.

Mitigación y prevención de las emisiones que afectan a la calidad del aire local (LAQ)

Control de la LAQ en el aeropuerto y en sus inmediaciones.

Cálculo del inventario de emisiones relacionadas con el aeropuerto y modelo de dispersión.

Instalación de fuerza motriz y aire preacondicionado en tierra para las aeronaves en las plataformas, a fin de mitigar las emisiones.

Instalación de una estación de combustible que produce bajas emisiones (p. ej., gas natural licuado o biocombustibles) para el equipo de servicios de escala y el tráfico de la parte aeronáutica, con el fin de mitigar las emisiones.

Mejoras en los sistemas de movimientos de las aeronaves en tierra, tales como calles de rodaje, concebidas para reducir las emisiones.

Nota.— Las dos medidas indicadas en primer término se aplican únicamente en la medida en que se determine que las aeronaves contribuyen o podrían contribuir al problema relativo a la LAQ.

Apéndice 2

GUÍA DE LAS INSTALACIONES Y SERVICIOS QUE DEBERÍAN TENERSE EN CUENTA AL DETERMINAR LOS COSTOS TOTALES DE LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA¹

Gestión del tránsito aéreo

Gestión del tránsito aéreo (ATM): la gestión dinámica e integrada del tránsito aéreo y del espacio aéreo, lo que abarca los servicios de tránsito aéreo (ATS), la gestión del espacio aéreo y la organización de la afluencia de tránsito aéreo (ATFM), de manera económica, eficiente y preservando la seguridad operacional, mediante el suministro, en colaboración con todas las partes intervinientes, de instalaciones y de servicios sin discontinuidades, comprendidas las funciones de a bordo y terrestres.

Los ATS se dividen en servicio de control de tránsito aéreo (ATC), servicio de información de vuelo (FIS) y servicio de alerta. El ATC se divide a su vez en los siguientes servicios:

Servicio de control de aeródromo: el servicio de control de tránsito aéreo para el tránsito de aeródromo, suministrado únicamente por las torres de control de aeródromo.

Servicio de control de aproximación: Servicio de control de tránsito aéreo para la llegada y salida de vuelos controlados. Se incluyen los servicios proporcionados en terminal, que es un área de control establecida generalmente en la confluencia de rutas ATS en las inmediaciones de uno o más aeródromos principales. El servicio de control de aproximación está suministrado ya sea por una torre de control de aeródromo o un centro de control de área. Si no, el servicio de control de aproximación puede ser suministrado, en su lugar, por una dependencia de control de aproximación cuando se considera necesario o conveniente establecer una dependencia separada.

Servicio de control de área: Servicio de control de tránsito aéreo para los vuelos controlados en las áreas de control (en ruta) suministrado ya sea por un centro de control de área o, en raras ocasiones, por una dependencia destinada al suministro del servicio de control de aproximación cuando no se ha establecido un centro de control de área.

El FIS y el servicio de alerta se suministran a todas las aeronaves a las que se les provee ATC o que, de otro modo, tienen conocimiento las dependencias ATS pertinentes. Además el servicio de alerta se suministra a todas las aeronaves que se sepa o se sospeche que están siendo objeto de interferencia ilícita.

La ATFM se organiza normalmente con una dependencia central de gestión de la afluencia. Se establece una célula de gestión de la afluencia (o un puesto de gestión de la afluencia) en cada centro de control de área participante.

1. En el *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* (Doc 9161) se proporciona orientación más detallada sobre la determinación y asignación de costos de los servicios de navegación aérea.

Sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS)

Sistemas de comunicaciones (aire-tierra y tierra-tierra), navegación y vigilancia aeronáuticos terrestres o por satélite necesarios para la seguridad operacional y la regularidad de los vuelos. Los principales elementos de dichos sistemas son:

Comunicaciones: Instalaciones y/o servicios terrestres o por satélite utilizados para el servicio fijo aeronáutico (AFS), el servicio móvil aeronáutico (SMA) y el servicio de radiodifusión aeronáutica.

Navegación: Radioayudas y ayudas visuales para la navegación tradicionales basadas en tierra, sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) y sistemas de aumentación conexos en apoyo de todas las fases de vuelo.

Vigilancia: Radares primario y secundario de vigilancia y otras instalaciones y servicios terrestres o por satélite utilizados para la vigilancia dependiente automática (ADS) y/o la ADS-radiodifusión (ADS-B).

Servicios meteorológicos (MET)

Todas las partes MET destinadas a la aviación civil, incluyendo en particular, entre las distintas instalaciones y servicios cuyos costos deben asignarse, aquellas que permiten proporcionar a la aviación civil pronósticos, notificaciones y observaciones meteorológicos, así como información SIGMET, Radiodifusión VOLMET y cualesquiera otros datos meteorológicos proporcionados por los Estados para uso de la aviación civil. Los costos de todos los MET prestados a la aviación civil deberían asignarse, cuando corresponda, entre servicios de tránsito aéreo prestados a los aeropuertos y servicios prestados en ruta. En los Estados en que más de un aeropuerto internacional reciba servicios de este tipo, podrá considerarse asignar, de ser posible, los costos correspondientes entre los aeropuertos interesados.

Servicios de información aeronáutica (AIS)

Todos los servicios relacionados con la provisión de información o datos aeronáuticos necesarios para la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea civil, incluidos los costos de la transición de los AIS tradicionales impresos en papel y basados en el producto a la gestión de la información aeronáutica (AIM) digital y centrada en los datos).

Otros servicios aeronáuticos auxiliares

Todas las partes de los servicios asignables a la aviación civil de cualquier dotación civil permanente de equipo y personal destinadas a prestar servicios tales como búsqueda y salvamento e investigación de accidentes.

Apéndice 3

GLOSARIO

Los términos siguientes se definen tal como se aplican en las presentes Políticas.

Anexo 11. Se refiere al Anexo 11 — *Servicios de tránsito aéreo*, al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* de la OACI.

Anexo 16. Se refiere al Anexo 16 — *Protección del medio ambiente*, al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* de la OACI.

Anexo 17. Se refiere al Anexo 17 — *Seguridad*, al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* de la OACI.

Áreas clave de rendimiento (KPA). Áreas clave de rendimiento que corresponden a las expectativas de los proveedores, los encargados de la reglamentación, los usuarios y otras partes interesadas.

Arrendamiento (o alquiler) de locales. El derecho a ocupar ciertos locales definidos mediante pago de una tasa.

Comercialización. Modalidad de gestión de instalaciones y servicios en la que se aplican principios comerciales o se hace hincapié en desarrollar más las actividades comerciales.

Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo (ATM) mundial. Descripción de alto nivel de la visión de la OACI respecto a un sistema ATM integrado, armonizado e interfuncional a escala mundial.

Concesión. Derecho a explotar determinadas actividades comerciales en el aeropuerto, generalmente en forma exclusiva y normalmente en un emplazamiento determinado.

Consejo. El Consejo de la OACI.

Costos fijos. Costos que se mantienen invariables en el corto plazo independientemente del aumento o disminución del volumen de servicios prestados.

Depreciación de activos. Reducción del valor de un activo en razón de su desgaste por el uso, la acción de los elementos, el carácter inadecuado o la obsolescencia, por lo general a lo largo de un período predeterminado (período de depreciación/valor nominal del activo).

Derechos diferenciales. Todo derecho preferencial, rebaja, descuento u otra reducción de los derechos que normalmente se abonan por el uso de instalaciones y servicios aeroportuarios y de navegación aérea.

Derechos modulados. Derechos cuyo valor se ajusta en función de la hora del día o las condiciones en que se utilizan las instalaciones o servicios de que se trate (p.ej., horas punta/no punta, tránsito aéreo congestionado, aspectos relativos al ruido y a la calidad del aire local).

Derechos por abastecimiento de combustible. Tasa de concesión cobrada por un aeropuerto sobre el combustible de aviación que se venda en el aeropuerto.

Derechos por emisiones relacionados con la calidad del aire local (LAQ). Derechos impuestos a las aeronaves con respecto a las emisiones de los motores de las aeronaves que afectan a la calidad del aire local.

Distancia ortodrómica. Longitud del arco más corto del círculo máximo que une dos puntos. (**Círculo máximo.** Círculo sobre la superficie de la Tierra, cuyo plano pasa por el centro de la Tierra).

Entidad autónoma. Entidad independiente creada para explotar y administrar uno o varios aeropuertos y/o servicios de navegación aérea, facultada para administrar y utilizar los ingresos que genera para cubrir sus costos.

Estados financieros. Comprende el estado de ingresos y gastos y el balance. El estado de ingresos y egresos resume todos los ingresos y los gastos, representando la diferencia entre los dos totales una ganancia o una pérdida. El balance resume el activo y el pasivo, representando la diferencia entre ambos un aumento o una disminución en el valor neto.

Evaluación comparativa. Proceso de comparación en el tiempo dentro de una organización (evaluación comparativa interna) o de comparación del rendimiento de dos o más organizaciones (evaluación comparativa externa) con la finalidad de efectuar mejoras.

Gestión del rendimiento. Proceso interactivo a través del cual se espera que el rendimiento de un proveedor de servicios mejore con el tiempo. Este proceso consiste en varias etapas, a saber, definir objetivos de rendimiento, seleccionar indicadores de rendimiento y establecer las metas de los mismos, vigilar el rendimiento, y notificar y evaluar el rendimiento.

Gobernanza corporativa. Supervisión de la gestión de una empresa o entidad por sus administradores y rendición de cuentas a los accionistas y otras partes interesadas.

Ingresos provenientes de fuentes no aeronáuticas. Todo ingreso percibido por el aeropuerto por concepto de los diversos acuerdos comerciales que suscribe en relación con el otorgamiento de concesiones, el arrendamiento o alquiler de locales y terrenos, y las operaciones en zona franca, aun cuando dichos acuerdos puedan aplicarse, de hecho, a actividades que puedan ser consideradas, a su vez, de carácter aeronáutico (por ejemplo, las concesiones otorgadas a compañías petroleras para proporcionar combustible y lubricantes de aviación, y el arrendamiento de espacio o locales en los edificios de la terminal a explotadores de aeronaves). Asimismo, deben incluirse los ingresos brutos, descontando todo impuesto a la venta u otros impuestos, percibidos por tiendas o servicios explotados por el propio aeropuerto.

Instalación o servicio multinacional. Instalación o servicio establecido con el fin de prestar servicios a la navegación aérea internacional en el espacio aéreo que se extiende más allá del espacio aéreo atendido por un solo Estado. Puede ser explotado por un Estado, un grupo de Estados o un organismo internacional de explotación. En todos los planes regionales de navegación aérea se incluye orientación sobre el establecimiento de este tipo de instalación o servicio.

Plan mundial de navegación aérea. Documento estratégico en el que se describe la metodología para la armonización de la navegación aérea mundial. El mismo contiene orientación sobre las mejoras ATM necesarias para lograr una transición uniforme hacia el sistema ATM que se concibe en el Concepto operacional de ATM mundial, de la OACI.

Plan regional. El plan regional de navegación aérea de la OACI pertinente.

Prácticas comerciales. Prácticas que, con el tiempo, han demostrado eficacia en función de los costos, eficiencia y éxito en el suministro de productos y servicios de calidad al mercado.

Prefinanciamiento. Financiamiento de un proyecto de instalación aeroportuaria o de navegación aérea mediante derechos impuestos a los usuarios antes de finalizar dicha instalación.

Privatización. Transferencia del sector público al privado de la propiedad absoluta o mayoritaria de las instalaciones y servicios.

Proveedores. En este documento, el término se refiere a entidades que proveen y explotan aeropuertos o servicios de navegación aérea.

Proveedor de servicios de navegación aérea (ANSP). Toda entidad que proporciona servicios ATM y/o otros de los servicios de navegación aérea que se mencionan más adelante.

Servicios de navegación aérea. Este término comprende la gestión del tránsito aéreo (ATM, véase el Apéndice 2), los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS), los servicios meteorológicos (MET) para la navegación aérea, los servicios de búsqueda y salvamento (SAR) e información aeronáutica (AIS). Estos servicios se prestan al tránsito aéreo durante todas las fases de las operaciones (aproximación, control de aeródromo y en ruta).

Usuarios. Este término se refiere a los explotadores de aeronaves en su calidad de usuarios de aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea. La expresión “usuario final” se refiere a los consumidores últimos en general (por ejemplo, pasajeros y expedidores).

Vigilancia de los aspectos económicos. Vigilancia de la función mediante la cual un Estado supervisa las prácticas comerciales y operacionales de un aeropuerto o un ANSP.

Zona franca. Área definida adyacente a un aeropuerto internacional de un Estado o dentro de los límites del aeropuerto, en la cual se pueden importar bienes, almacenarlos, transformarlos y exportarlos sin estar sujetos a los aranceles o impuestos de importación, exportación o tránsito, que se aplican normalmente a los bienes que se desplazan hacia y desde dicho Estado.

