

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

(Montreal, 15 -19 de abril de 2002)

**Cuestión 10 del
orden del día:**

Derechos por los servicios de navegación aérea y su recaudación

**SIMPLIFICACIÓN EN LA APLICACIÓN, RECAUDACIÓN Y DESTINO DE
LOS DERECHOS POR LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA EN MÉXICO**

(Nota presentada por México)

RESUMEN

La situación económica de la industria aérea reporta pérdidas importantes, por lo que algunos usuarios enfrentan una difícil situación financiera.

Con el fin de apoyar a los transportistas, México simplificó su sistema de Derechos por los Servicios de Navegación Aérea, apegándose a las Políticas de la OACI.

El propósito de esta nota, es la de compartir con los asistentes al seminario los beneficios y apoyos que brinda al transporte aéreo un esquema de derechos moderno, que incluye una forma innovadora en materia de recaudación con la participación de usuarios, sin afectar las posibilidades de crecimiento y modernización de la infraestructura.

1. Antecedentes

1.1 La explotación de los servicios de navegación aérea en México, son responsabilidad del Estado a través de una Entidad Autónoma de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, denominada SERVICIOS A LA NAVEGACIÓN EN EL ESPACIO AÉREO MEXICANO, (SENEAM).

1.2 Los Derechos por los servicios de navegación aérea están debidamente reglamentados en un esquema detallado en la Ley federal de Derechos, que anualmente se revisa conjuntamente con los Usuarios, SENEAM y la Autoridad Fiscal, aprobándose finalmente por el Congreso de la Unión. Las reglas de aplicación del esquema de Derechos se publican en el Diario Oficial de la Federación.

1.3 SENEAM buscó una metodología moderna para contabilizar sus costos, encontrando que el costeo por actividades ABC ha resultado el apropiado para controlar, identificar y describirlos, en un esquema de transparencia que contempla todos los datos económicos requeridos para determinar la base de los derechos.

1.4 También se ha esforzado por mantener un alto nivel de calidad y disponibilidad en la prestación de los servicios de navegación aérea, estableciendo y aplicando parámetros de rendimiento e indicadores de gestión que le permiten respaldar sus decisiones de inversión para la modernización y ampliación de la capacidad de infraestructura instalada.

1.5 Con los usuarios se evaluaron los datos de rendimiento en la prestación de los servicios, como son la disponibilidad, flexibilidad, eficiencia, seguridad y demoras entre otros, para que la infraestructura responda a las necesidades operativas.

2. Esquema de Derechos

2.1 SENEAM conjuntamente con las líneas aéreas nacionales e internacionales usuarias de los servicios de navegación aérea han analizado y determinado los pesos promedio de las aeronaves, utilizando para un mismo modelo y serie su menor peso y en las distancias ortodrómicas para los vuelos internacionales, con más de dos distancias según el plan de vuelo, se aplica la más corta; así se aseguró un menor costo por vuelo, resultando un esquema de derechos operable apegado a las Políticas de la OACI en la materia, logrando reducirlos significativamente, eliminando efectos impositivos agregados y suprimiendo costos de gestión y administración en beneficio de los usuarios.

2.2 La simplificación de los derechos fue más allá, lográndose beneficios importantes para los usuarios en momentos de crisis como la actual. El Estado Mexicano decidió apoyar a la aviación, **eliminando** el impuesto al valor agregado del **15%** sobre los derechos pagados por estos Servicios.

2.3 SENEAM suprimió costos de gestión y administración, eliminando los requisitos de establecer un contrato para el suministro de los Servicios de Navegación Aérea y la presentación de una fianza que garantizaba el pago de los derechos, misma que representaba un costo administrativo importante para los transportistas.

2.4 Se simplificó la metodología de calcular el derecho por los servicios de navegación aérea, que se utilizaba desde 1993, agrupando sus componentes con mayor sencillez y transparencia, que garantiza el pago de un derecho equitativo, relacionado con la capacidad productiva de cada tipo de aeronave. Con esta nueva forma de cálculo resultó en su conjunto una disminución real para todos los usuarios, dependiendo del tipo y peso de sus aeronaves.

2.5 Por último con la finalidad de fomentar el desarrollo sano de la aviación general nacional e internacional, se redujo 50% la cuota de derechos por los servicios de navegación aérea, que se calcula en función de a la cantidad de litros de combustible suministrados.

3. Recaudación de los Derechos

3.1 Atendiendo las políticas de la OACI que indican “**La importancia de que los Estados mismos controlen la recaudación de sus derechos**”, SENEAM en el presente año suprimió la facturación de cada diez días y el proceso de notificación al usuario, en donde se otorgaban 15 días hábiles para el pago. La práctica actual, facilita el proceso para el usuario, quien autodetermina los derechos cada mes, con un plazo de 10 días hábiles para su liquidación. Lo anterior quedó establecido en la Ley Federal de Derechos, en donde también se establecen las acciones que se aplicarían, si el usuario omite o altera el pago de sus obligaciones, mismas que incluyen los recargos fiscales y actualización o la suspensión de los Servicios de Navegación Aérea.

4. Ingreso por Servicios Adicionales

4.1 Para compensar los impactos económicos en los resultados de SENEAM que se derivan de los beneficios otorgados por esta a la Aviación Civil, se buscaron nuevos ingresos procedentes de Derechos por servicios adicionales, como son:

- a) **Capacitación y formación de Controladores de Tránsito Aéreo** en sus diferentes especialidades, utilizando las instalaciones de simuladores de torre y centro de control.
- b) **Estudios de Información Meteorológica** que requieren algunas Universidades y Entidades privadas para el establecimiento de Nuevos Aeropuertos y servicios.
- c) **Mayor aprovechamiento de la red fija de telecomunicaciones aeronáuticas**, agregando nuevos usuarios que coordinan sus actividades para el manejo de pasaje, carga, agencias de viajes y aduanales, entre otras.
- d) Acceso al **banco de imágenes meteorológicas** también como introducción de un nuevo servicio para las oficinas de despacho e información de vuelo y para los FBO'S que operan en los aeropuertos.
- e) Utilización de la información de los centros de control radar, para proporcionar **información visual del progreso de vuelo** de las aeronaves en tiempo real, discriminando la información por Línea Aérea.

Con esta diversificación de servicios se han obtenido ingresos que han compensado su reducción en los servicios de navegación aérea. Asimismo, el incremento previsto de operaciones, permitirá contar con recursos para nuevas instalaciones y modernización de la infraestructura tales como el concepto CNS/ATM.

5. Conclusión

5.1 Los servicios de navegación aérea son factor esencial para el desarrollo regular y seguro del transporte aéreo, por lo que su calidad e infraestructura deben responder a la demanda de servicios.

5.2 Los derechos por estos servicios, siguiendo la política de la OACI, deben permitir la recuperación de costos e inversiones en infraestructura.

5.3 En México se ha hecho un esfuerzo para ofrecer a los transportistas servicios eficientes, con un esquema de derechos consensuado, transparente y simplificado que representa una reducción en los costos para las líneas aéreas en esta época en que enfrentan dificultades económicas.