



CEANS-WP/79  
17/9/08

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

**Montreal, 15 - 20 de septiembre de 2008**

**PROYECTO DE INFORME  
SOBRE LA CUESTIÓN 2.4 DEL ORDEN DEL DÍA**

---

<b>Cuestión 2 del orden del día:</b>	<b>Cuestiones específicas relacionadas con los aspectos económicos y de gestión de los aeropuertos</b>
<b>2.4:</b>	<b>Aspectos de no discriminación</b>

*Nota.— Esta cuestión se dividió para su examen en dos partes: 1) Derechos diferenciales, y 2) Acceso a la infraestructura de los aeropuertos.*

## **PARTE I — DERECHOS DIFERENCIALES**

### **2.4.1 Documentación**

La **Secretaría** (WP/10) examinó los efectos positivos y negativos de los derechos diferenciales y la forma de proteger a los usuarios de los efectos negativos. Aunque los derechos diferenciales podrían aumentar los beneficios económicos, tales como el uso eficiente de los recursos, también podrían en esencia distorsionar la competencia tanto entre aeropuertos como entre usuarios, con un efecto neto general variable según una serie de factores. En la nota se concluyó que los Estados deberían evaluar esos efectos caso por caso y asegurar que los derechos diferenciales cumplan con los principios de no discriminación ni subsidios cruzados, de transparencia y de duración limitada. A efectos de reflejar estos principios claramente, se propuso una enmienda del texto pertinente del Doc 9082.

La **OMT** (WP/22) manifestó preocupación por la propuesta de la Secretaría de la OACI (WP/10) respecto a la enmienda del Doc 9082 que agregaría el requisito de duración limitada para las ayudas iniciales. Debería trazarse una clara distinción entre usuarios y rutas, en particular en lo referente a los derechos preferenciales específicamente vinculados con los servicios aéreos esenciales y muy especialmente para los países menos adelantados (lo que se denomina las Rutas esenciales para el servicio aéreo y el desarrollo turístico). Esta distinción podría incorporarse en el Doc 9082 con el agregado de un texto adicional apropiado.

**Malí** (WP/42 – nota de información) aportó información relativa a esta cuestión (véase el párrafo 2.1.1).

### **2.4.2 Análisis**

2.4.2.1 Al examinar el proyecto de conclusiones y la propuesta de enmienda de las partes correspondientes del Doc 9082 que figuran en la nota WP/10, hubo acuerdo general a favor de que las políticas de la OACI se limiten a describir los principios generales para la protección de los usuarios contra los posibles efectos negativos de los derechos diferenciales. Entre tales principios conforme se describen en la nota WP/10, a saber, no discriminación, transparencia, prohibición de los subsidios cruzados, y duración limitada, la Conferencia apoyó los dos primeros principios, en tanto que se manifestaron posturas divergentes respecto a los dos últimos.

2.4.2.2 Respecto al principio de prohibición de los subsidios cruzados, se manifestó gran preocupación de que no fuera compatible con el principio de los esquemas de tarificación “modulados”, tales como los cuadros de precios que establecen diferencias según la mayor o menor afluencia de tráfico o la congestión. La Secretaría explicó que el alcance de los derechos diferenciales que se tratan en la

nota WP/10 se limita a los derechos preferenciales, los descuentos por lanzamiento, los descuentos por volumen, etc. sin alcanzar el concepto de los derechos modulados. En vista de que el Doc 9082 ya refleja el principio de la prohibición de los subsidios cruzados, se elaboró una conclusión conciliatoria, que fue aceptada por la Conferencia, en la que se destaca el hecho de que los esquemas de tarificación modulados no se verían afectados. Por consiguiente, se incorporará la frase “sin perjuicio de todo esquema de tarificación modulado” en el texto correspondiente del Doc 9082.

2.4.2.3 Se presentó una moción para eliminar el principio de la duración limitada del proyecto de conclusiones. Sin embargo, la Conferencia consideró que, de no imponerse un límite a la duración de las ayudas iniciales, se correría el riesgo de que la ayuda degenera en subsidios y en un desequilibrio de la competencia en el mercado. A efectos de aclarar el propósito, se formularon diversas sugerencias respecto a la frase “atraer o retener servicios aéreos nuevos”, y también respecto a la determinación de la duración de las ayudas iniciales. Con todo, en razón de las repercusiones de las distintas propuestas de modificación formuladas, la Conferencia acordó mantener en su versión original el texto sobre la duración limitada.

2.4.2.4 La Conferencia solicitó a la Secretaría que elabore definiciones para los términos derechos diferenciales y derechos modulados.

### 2.4.3 **Recomendación**

2.4.3.1 Como resultado del análisis de la documentación y el debate posterior sobre los derechos diferenciales en el marco de la Cuestión 2.4 del orden del día, la Conferencia adoptó la recomendación siguiente:

## **RECOMENDACIÓN 7 – DERECHOS DIFERENCIALES**

### **LA CONFERENCIA RECOMIENDA QUE:**

- a) en su función de vigilancia económica, los Estados evalúen, cuando sea necesario y caso por caso según las circunstancias nacionales, los efectos positivos y negativos relacionados con fórmulas específicas de derechos diferenciales que apliquen los aeropuertos;
- b) los Estados aseguren que los derechos diferenciales no sean discriminatorios; que sean transparentes en términos de su determinación, objetivos y criterios; que, sin perjuicio de todo esquema de tarificación modulado, los costos relacionados con los derechos diferenciales no se asignen, ya sea directa o indirectamente, a otros usuarios que no se beneficien de ellos; y que, si su objetivo es atraer o retener servicios aéreos nuevos, sólo se ofrezcan por un tiempo limitado; y
- c) la OACI enmiende el párrafo 23 del Doc 9082 para reflejar los principios de transparencia y duración limitada de las ayudas iniciales al aplicarse los derechos diferenciales.

---

**PARTE II — ACCESO A LA INFRAESTRUCTURA DE LOS AEROPUERTOS****2.4.4 Documentación**

La **Secretaría** (WP/21) examinó dos cuestiones vinculadas con el acceso a la infraestructura de los aeropuertos, a saber, la asignación de turnos y el acceso de la aviación internacional general y de negocios a los aeropuertos. En relación con la asignación de turnos, en dicha nota la Secretaría recordaba que los resultados de un estudio de la Secretaría y de la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/5, 2003) ya han proporcionado un amplio marco para políticas y orientaciones prácticas destinadas a los Estados. Con respecto al acceso de la aviación general y de negocios a los aeropuertos, en otro estudio de la Secretaría se hicieron recomendaciones con miras a salvaguardar los intereses de esta categoría de usuarios y asegurar su acceso a los aeropuertos. Con el objeto de poner en práctica las recomendaciones del segundo estudio a escala mundial, en la nota se propuso una enmienda del Doc 9082.

**53 Estados africanos** (WP/61) puntualizaron que es preciso velar por la equidad y la reciprocidad de los derechos de acceso al mercado que se otorgan a los transportistas aéreos que explotan servicios en virtud de acuerdos de servicios aéreos. En la nota se destacaba asimismo que es preciso otorgar un acceso equitativo a los turnos para los transportistas aéreos de los países en desarrollo que explotan servicios con destino a aeropuertos ubicados en países desarrollados, instando a los Estados a respetar la decisión adoptada en ATConf/5, donde se brindan los lineamientos de políticas y orientación práctica al efecto. Además, instaron a la OACI a evaluar la pertinencia de mantener las prohibiciones de vuelo durante horario nocturno en algunos aeropuertos internacionales.

**2.4.5 Análisis**

2.4.5.1 Reconociendo las características distintivas de la aviación internacional general y de negocios, la Conferencia respaldó la propuesta de la Secretaría de dar más énfasis en el Doc 9082 a la importancia de la aviación general internacional, incluida la aviación de negocios, en lo relativo al acceso a la infraestructura aeroportuaria. Si bien se acordó resaltar la aviación de negocios en el texto correspondiente del Doc 9082, la Conferencia no aceptó la propuesta de la Secretaría de incorporar la frase “asignado adecuadamente” en referencia al costo de las instalaciones y servicios necesarios y utilizados por la aviación general y de negocios. Puesto que los aeropuertos aplican derechos por los servicios brindados, la Conferencia consideró que el texto propuesto resultaba confuso y restrictivo. Por su parte, la Conferencia adoptó las conclusiones formuladas en la nota WP/21, así como ciertas modificaciones de redacción con fines de mayor claridad.

2.4.5.1.1 Respecto a la nota WP/61 y la preocupación manifestada en lo relativo a la asignación de turnos y las prohibiciones de vuelos nocturnos, la Conferencia destacó que, si bien estas cuestiones ya han sido tratadas en ATConf/5 en 2003, existe suficiente consenso para someterlas a la consideración del Consejo.

**2.4.6 Recomendación**

2.4.6.1 Como resultado del análisis de la documentación y el debate posterior sobre el acceso a la infraestructura de los aeropuertos en el marco de la cuestión 2.4 del orden del día, la Conferencia adoptó la siguiente recomendación:

**RECOMENDACIÓN 8 – ACCESO A LA INFRAESTRUCTURA  
DE LOS AEROPUERTOS**

**LA CONFERENCIA RECOMIENDA QUE:**

Los Estados den la debida consideración a los resultados de los estudios de la OACI y sus correspondientes orientaciones sobre asignación de turnos y sobre el acceso de la aviación internacional general y de negocios a los aeropuertos, cuando lo juzguen pertinente y de modo flexible;

La OACI adopte las medidas correspondientes en lo relativo a la asignación de turnos y prohibición de vuelos nocturnos; y

La OACI enmiende los párrafos 23 y 41 del Doc 9082 para poner más énfasis en la importancia de la aviación general internacional, incluida la aviación de negocios.

— FIN —