

**CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO:  
RETOS Y OPORTUNIDADES DE LA LIBERALIZACIÓN**

**Montreal, 24 - 29 de marzo de 2003**

**Cuestión 2 del**

**orden del día: Examen de aspectos clave de la reglamentación en la liberalización**

**2.2: Acceso a los mercados**

**OPORTUNIDADES JUSTAS Y EQUITATIVAS DE ACCESO AL MERCADO  
DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL Y EL PROBLEMA DE LA  
CONGESTIÓN DE LOS AEROPUERTOS**

(Nota presentada por Arabia Saudita, Bahrein, Egipto, Iraq, Jamahiriya Árabe Libia, Jordania, Líbano, Marruecos, Omán, Qatar, Sudán, Siria, Túnez, Emiratos Árabes Unidos, Yemen y el Observador de Palestina<sup>2</sup>)

**RESUMEN**

En esta nota de estudio se trata el tema de la congestión de los aeropuertos y su repercusión en la asignación de turnos y aplicación del principio de la no discriminación.

Las medidas propuestas a la Conferencia figuran en el párrafo 5.1

**1. INTRODUCCIÓN**

1.1 Durante el último decenio, los servicios aéreos comerciales internacionales han seguido rebasando la capacidad disponible en un número creciente de aeropuertos del mundo. Por otro lado, la capacidad limitada de que disponen algunos aeropuertos en el sistema de transporte aéreo internacional se redujo todavía más debido a otras restricciones de carácter ambiental, político y financiero. Teniendo presente las diversas novedades económicas del momento, por ejemplo la competencia creciente entre transportistas aéreos y la aparición de un nuevo tipo de transportistas denominados económicos, que están proliferando rápidamente en el mercado de transporte aéreo internacional, la competitividad de determinados transportistas aéreos de los países en desarrollo se ve afectada de un modo u otro por la

---

<sup>1</sup> La versión árabe fue proporcionada por los miembros de la Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC).

<sup>2</sup> Miembros de la Comisión Árabe de Aviación Civil (CAAC).

competencia creciente que existe en los aeropuertos de gran densidad de tránsito, lo cual repercute a su vez en el acceso a los mercados internacionales.

1.2 Los gobiernos y los transportistas aéreos han tomado medidas al unísono para superar o atenuar el problema que plantea la capacidad limitada en los aeropuertos. Sin embargo, algunos aeropuertos todavía no pueden satisfacer las necesidades de las líneas aéreas que desean iniciar o intensificar sus operaciones comerciales debido a su capacidad limitada.

## **2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

2.1 Durante los últimos diez años, el tránsito aéreo aumentó en determinadas zonas del mundo. Los principales aeropuertos de esas zonas ya no pueden dar cabida a un mayor número de vuelos, o bien porque su capacidad está limitada durante ciertos períodos del día, de la semana o de la estación, o bien porque la capacidad es limitada incluso durante todas las horas de trabajo del aeropuerto. Además, hay otras restricciones externas que impiden aumentar la capacidad de los aeropuertos (ya se trate de construir nuevos aeropuertos o de ampliar los existentes). Las restricciones en cuestión son básicamente de carácter ambiental y físico.

2.2 Desde el punto de vista ambiental, la prohibición de efectuar vuelos durante determinadas horas y las medidas de atenuación del ruido tienen por finalidad reducir las repercusiones negativas del ruido de las aeronaves al nivel mínimo posible para quienes viven alrededor de los aeropuertos. Tales medidas inciden en la capacidad de dichos aeropuertos. En consecuencia, la explotación de aeronaves menos ruidosas se estimaría un factor importante para reducir las repercusiones que eso tiene en la capacidad de los aeropuertos.

2.3 Por lo que atañe a las restricciones de índole física en la ampliación de la capacidad de los aeropuertos, cabe mencionar ante todo los aspectos geográficos de la zona del aeropuerto, por ejemplo las montañas y colinas. Asimismo hay que mencionar la ubicación del aeropuerto en términos de actividades de la población circundante y actividades económicas en general. Si los aeropuertos están ubicados en una zona de elevada densidad urbana, el costo que supone la obtención de nuevos terrenos para la ampliación de las pistas o la construcción de nuevas pistas es particularmente elevado, en especial si el país hace frente a problemas de escasez de terrenos para fines de desarrollo.

2.4 En tales circunstancias, los países se enfrentan al dilema de equilibrar por un lado los intereses de los transportistas aéreos, muy en particular los que ofrecen ya desde hace tiempo servicios aéreos hacia y desde tales aeropuertos, y por otro lado el deseo de esos transportistas de aumentar el número de vuelos hacia los aeropuertos que disponen de capacidad limitada para aprovechar mejor su porcentaje del mercado.

2.5 Además, hay que atender a los intereses de aquellos nuevos transportistas aéreos que desean explotar nuevos servicios en dichos aeropuertos y que también deben recibir igualdad de oportunidades para entrar en el mercado y competir con los otros transportistas aéreos. Por ello, es obvio que los turnos disponibles en ciertos aeropuertos se han convertido en un recurso escaso difícil de obtener.

## **3. SOLUCIONES AL PROBLEMA**

3.1 Para reducir la escasez de turnos en los aeropuertos y hacer frente a la capacidad insuficiente, ciertos Estados, autoridades aeroportuarias y transportistas aéreos han tomado medidas para aumentar la capacidad de los aeropuertos. Las medidas en cuestión son las siguientes, entre otras: mejoramiento de los servicios de control de tránsito aéreo y racionalización de las medidas de despacho de los pasajeros y de la carga, por ejemplo los documentos de viaje de lectura mecánica, programas para dispensar de los visados, inspección anticipada y documentos electrónicos para la carga.

3.2 En ese mismo contexto, otros Estados han adoptado políticas que tienden a reducir la magnitud del problema. Las políticas son las siguientes, entre otras:

- a) abstenerse de negociar nuevos derechos de tráfico o de ampliarlos, salvo en el caso de que puedan satisfacerse;
- b) negociar anticipadamente el acceso a los turnos a nivel bilateral, con antelación a la disponibilidad de la nueva capacidad, tanto si se trata de un nuevo aeropuerto como de la ampliación de los existentes;
- c) aplicar el principio de la reciprocidad a la asignación de turnos en los aeropuertos; así como desarrollo de otros aeropuertos existentes y medidas que alienten a los transportistas a utilizarlos, particularmente en aquellas ciudades donde hay más de un aeropuerto;
- d) reconocer que existe un vínculo entre las restricciones en materia de ruido y la demanda; pues este aspecto puede reducir la demanda o distribuir el tránsito aéreo con arreglo a criterios de ruido en lugar de las necesidades de los transportistas aéreos, de los pasajeros o de los explotadores de servicios de carga; y
- e) aplicar los precios máximos de horas de mayor tránsito a los derechos de aterrizaje, de forma que aumente la demanda de turnos disponibles en aquellos períodos en que la capacidad del aeropuerto no está plenamente utilizada.

3.3 Debido a la capacidad insuficiente de los aeropuertos y a la no disponibilidad de turnos, todo lo cual puede ser un obstáculo para que se ejerzan los derechos adquiridos en materia de tráfico aéreo en un mercado de transporte aéreo internacional cada vez más competitivo, se plantean nuevas alternativas destinadas a reducir la amplitud del problema, a saber:

- a) permitir que los transportistas puedan comprar, vender y arrendar los turnos aeroportuarios; y
- b) adoptar mecanismos de precios marginales a las horas de mayor tránsito, a fin de que se utilicen más todos los turnos disponibles en los aeropuertos.

3.4 Es un hecho bien conocido que la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) ha elaborado un sistema de coordinación de horarios que se considera el mecanismo primordial para asignar los turnos a los distintos explotadores. La IATA ha establecido también determinadas reglas con respecto al proceso de fijación de horarios de los vuelos, en colaboración con un coordinador para cada aeropuerto, de manera que se asegure la transparencia, la justicia y la no discriminación. La Conferencia mundial de transporte aéreo de 1994 reconoció en sus conclusiones las medidas tomadas por la IATA y recomendó que los transportistas aéreos de los países en desarrollo reciban un trato preferente.

3.5 La Organización de Transportistas Aéreos Árabes (AACO) estima que la petición formulada por la IATA en el sentido de que se adopten medidas de carácter internacional y colectivo en materia de horarios de vuelos, se basa en los principios de transparencia, equidad y no discriminación. Esos principios deben ser apoyados, siempre que el concepto de igualdad de oportunidades sea parte integrante de los acuerdos de transporte aéreo concertados entre los Estados, dado que los transportistas aéreos procedentes de las zonas congestionadas pueden efectuar sus operaciones en cualquier momento en los aeropuertos de los países en desarrollo, los cuales no tienen esos mismos problemas de congestión. Sin embargo, los transportistas aéreos de los países en desarrollo no disponen del mismo número de turnos. En consecuencia, no cuentan con la flexibilidad adecuada para efectuar sus operaciones en los aeropuertos

de los países desarrollados. El principio de igualdad de oportunidades es por lo tanto fundamentalmente importante si se desea alcanzar un sistema de asignación justa de los turnos. La Organización de Transportistas Aéreos Árabes destaca que es importante incluir este concepto en cualquier código de conducta que se adopte en materia de horarios de vuelos.

#### 4. **CONCLUSIÓN**

4.1 El problema que supone la escasez de turnos en los aeropuertos y su asignación a los transportistas aéreos que desean aumentar el número de vuelos o iniciar operaciones en los aeropuertos con capacidad limitada, plantea cuestiones atinentes a los impedimentos al acceso a los mercados, discriminación, oportunidades justas y equitativas y cumplimiento del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago). Asimismo se suscitan ciertas inquietudes respecto al intercambio comercial de los turnos, por cuanto eso acaso repercuta negativamente en la competencia, en particular si dichos turnos son objeto de monopolio a través de su venta, compra o arrendamiento por parte de determinados transportistas que cuentan con enormes recursos financieros y que pueden con sus grandes presupuestos monopolizar efectivamente los turnos.

4.2 Además, la fijación de precios según las horas de mayor tránsito puede ser una medida que esté en contradicción con los principios fundamentales que rigen la imposición de derechos, es decir, la no discriminación y la recuperación de costos, y el hecho de que hay que abstenerse de imponer derechos por concepto de instalaciones y servicios que no existen y que no se proporcionan a los transportistas.

#### 5. **MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA**

5.1 En armonía con los esfuerzos desplegados por la OACI y acorde con los objetivos de la Conferencia, se invita a la OACI a lo siguiente:

- a) elaborar directrices y reglamentación que tengan en cuenta las obligaciones que incumben a los Estados según el Artículo 15 del Convenio de Chicago. En las directrices y reglamentación se deberían identificar los medios necesarios para obtener turnos en los aeropuertos y proporcionar la flexibilidad requerida para que esos turnos se destinen a aquellos Estados cuyos transportistas no pueden acceder a los mercados en razón a la capacidad limitada de los aeropuertos y la escasez de turnos. Eso debería llevarse a cabo de conformidad con los principios de transparencia, no discriminación e igualdad de oportunidades; y
- b) elaborar criterios detallados y claros en colaboración con la IATA para salvaguardar la competencia leal entre transportistas aéreos, de manera que estos puedan tener acceso a los mercados en los aeropuertos de capacidad limitada.